REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO

REVISÃO DOS ESTUDOS REALIZADOS PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO

Produto 4

Revisão 1

Plano de Mobilidade

Porto Velho, outubro de 2021.

Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte – SEMTRAN

Mauro Ronaldo Flôres Corrêa – Secretário Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte

Victor de Oliveira Souza – Secretário Adjunto Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte

Décio Henrique de Souza Souto – Diretor do Departamento de Mobilidade e Polos Geradores de Tráfego

João Luiz Ferreira de Sousa – Diretor do Departamento de Tráfego

Rosana Maria Matos Silva – Diretora do Departamento de Transportes

Françoíse Almeida de Souza Dantas – Diretora do Departamento Administrativo

Karina P. de Souza Magalhães – Chefe da Assessoria Técnica

Equipe Técnica/SEMTRAN – Comissão Plano de Mobilidade Urbana do Município de Porto Velho

Presidente: **Rosana Maria Matos Silva –** Diretora do Departamento de Transportes - Pedagoga, Doutora em Educação, Mestre em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente, Especialista: em Trânsito, Gestão e Metodologia do Ensino Superior.

Membros: **Bruna Biet Burak** - Gerente DTET - Agente Municipal de Trânsito - Tecnólogo em Segurança Pública

Carolina Ramos Costa - Engenheira Civil e Pós-Graduanda em Engenharia de Tráfego

Décio Henrique de Souza Souto – Diretor do Departamento de Mobilidade e Polo Gerador de Tráfego - Engenheiro Civil

Ester de Souza Manoel – Fiscal Municipal de Transportes - Letras

Franciele Batista Martins - Gerente da Divisão de Elaboração de Projetos de Sinalização Viária - Arquiteta e Urbanista

Júlio Daniel Cunha – Assessor Técnico - Engenheiro Civil

Fernanda Moreira da Silva - Engenheira de Tráfego, Arquiteta e Urbanista

Nathiele Martins Silva – Agente Municipal de Trânsito – Direito

Creuziane França Laborda – Acadêmica em Gestão Pública

Endereço:
SMAS, Trecho 3, Conj. 3, BL. C, Sala 109,
Complexo The Union. Setor Complementar,
Brasília – DF. CEP: 70.610-635
CNPJ: 05.275.061/0001-85

+55 61 3032-6303
www.egl.eng.br
egl@egl.eng.br

Membros Indicados Órgãos Externos: Municipais, Estaduais, Federais e Entidades não governamentais.

Emerson Fidel Campos Araújo	Engenheiro Civil	SINDUSCON
Geraldo Sena Neto	Engenheiro Civil	CREA
Antonio Lopes Balau Filho	Arquiteto Urbanista	CAU
Efson Ferreira dos Santos Rodrigues	Advogado	CRECI
Sidnei Ramos da Cruz	Acad. Direito	SITETUPERON
Leonardo Calixto	Acad. Arquitetura e Téc. Civil	FECOMERCIO
Sérgio Reis de Macedo	Ensino Médio	SINTAX
Waldiney Souza Luz	Ensino Médio	SINDTAX
Marcelo de Oliveira Rodrigues	Acad. Gestão Comercial	SINDMOTO
Iremar Torres Lima	Matemático, Especialista em Engenharia de Tráfego	DETRAN
Josué Capistrano Duarte de Farias	Acad. Arquit. e Urbanismo	FECRO
Camila Fávero Loss Prestes	Eng. Civil, Esp. em Engenharia de Segurança do Trabalho, Mestre em Engenharia Urbana	SEMPOG
Márcio Parcele Vieira da Silva	Acad. Gestão Pública	CMPV
Silvia Lucas da Silva Dias	Ciências Contábeis	AGERO
João Almeida de Barros Lima Neto	Geógrafo	CONCIDADE
Domingos Sávio Villar Caldeira	Direito e Engenharia	TCE
Giovani da Silva Barcelos	Arquiteto e Urbanista	SEMUR
Rossilena Marcolino de Souza	Administração	ASDEF
Cezar Eduardo Monteiro Chaves	Engenheiro Civil	DNIT
Marcelo melo Barroso	Engenheiro Civil e Doutor em Saneamento	SML
Fabiano Medeiros da Costa	Engenheiro Civil	UNIR

Endereço:
SMAS, Trecho 3, Conj. 3, BL. C, Sala 109,
Complexo The Union. Setor Complementar,
Brasília – DF. CEP: 70.610-635
CNPJ: 05.275.061/0001-85

+55 61 3032-6303
www.egl.eng.br
egl@egl.eng.br

Sumário

1 Diagnóstico 9
1.1 Caracterização da Cidade de Porto Velho 11
1.1.1 Histórico e Caracterização atual 11
1.1.2 Socioeconômico 12
1.1.3 Frota 23
1.1.4 Eixos de Expansão Urbana 24
1.2 Caracterização da Mobilidade Urbana de Porto Velho 26
1.2.1 Sistema viário 26
1.2.1.1 Planos anteriores, estudos e projetos existentes. 27
1.2.1.2 Diagnóstico da situação atual 43
1.2.1.3 Audiência pública 54
1.2.1.4 Considerações Finais 54
1.2.2 Desestímulo ao transporte individual 55
1.2.2.1 Diagnóstico da situação atual 57
Circulação 61
1.2.2.2 Audiência pública 62
1.2.2.3 Considerações finais 62
1.2.3 Circulação viária em condições seguras e humanizadas 62
1.2.3.1 Diagnóstico da situação atual 62
1.2.3.2 Audiência pública 66
1.2.3.3 Considerações finais 66
1.2.4 Transporte Coletivo 66
A) Cálculo da tarifa e taxa interna de retorno 88
1.2.4.7 Audiência pública 94
1.2.4.8 Considerações Finais 94
1.2.5 Rede Cicloviária 94
1.2.5.1 Planos anteriores e estudos existentes 97
1.2.3.2 Infraestrutura cicloviária existente 111
1.2.5.3 Interseções x acidentes envolvendo ciclistas 115
1.2.5.4 Audiência pública 119
1.2.5.5 Considerações Finais 120
1.2.6 Rede de Caminhamento de Pedestres – Calçadas e Travessias. 120
1.2.6.1 Planos anteriores, estudos e projetos existentes. 122
1.2.6.2 Calçadas existentes 128
1.2.6.3 Travessias de rodovias e vias urbanas e dados sobre acidentes. 133
1.2.6.4 Audiência pública 138
1.2.6.5 Considerações Finais 138
1.2.7 Acessibilidade Universal 139
1.2.7.1 Situação atual 139
1.2.7.2 Audiência pública 140
1.2.8 Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para Zona Rural. 140
1.2.8.1 Audiência pública 143
1.2.8.2 Pesquisa de Origem e Destino. 143
1.2.9 Legislação 144
1.2.9.1 Constituição Federal de 1988 144
1.2.9.2 Legislação Infraconstitucional 144
Lei Federal n˚ 10.257, de 10 de julho de 2001 145
1.2.9.3 Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 145
1.2.9.3 Legislação Municipal 148

1.2.9.4 Considerações Finais 216
1.2.9.10 Estrutura Institucional 217
2 Plano de Ação 219
2.1 Temas e Ações 219
2.1.1 Tema “Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano” 221
2.1.2 Tema “Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação” 223
2.1.3 Tema “Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé” .. 224
2.1.4 Tema “Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas” 225
2.1.5 Tema “Transporte coletivo” 227
2.1.6 Tema “Instrumentos para o controle e desestímulo ao transporte individual motorizado” 229
2.1.7 Tema “Promoção da acessibilidade universal” 230
2.1.8 Tema “Circulação viária em condições seguras e humanizadas” 231
2.1.9 Tema “Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural” 232
2.1.10 Tema “Transporte de carga” 232
2.1.11 Tema “Estruturação institucional” 233
2.1.12 Tema “Transporte individual motorizado público” 233
3 Monitoramento, Avaliação e Revisão do Plano de Mobilidade Urbana 234
4 Programa de Investimentos e Identificação de Fontes de Financiamento 237
5 Resultados Esperados 238
6 Referências Bibliográficas 239
Anexo I – Hierarquização viária 241
Anexo II – Padronização de calçadas 249
Anexo III – Rede Cicloviária 261
Anexo IV – Cronograma anual 264

Índice de Figuras

Figura 1: Organograma da SEMTRAN 218
Figura 2: Estrutura proposta para o plano de ação 219
Figura 3: Relação entre Uso do Solo e Transporte 221
Figura 4: Modelo Geral de Via Local 246
Figura 5: Modelo Geral de Via Coletora 247
Figura 6: Modelo Geral de Via Arterial Interbairros e Arterial 247
Figura 7: Modelo Geral de Via Estrutural – Jorge Teixeira 248
Figura 8: Modelo Geral de via Estrutural – BR 364, pistas centrais com operação de via de Trânsito Rápido e marginais como via arteriais 248
Figura 9: Modelo Geral dos Arcos Viários 248
Figura 10: Padronização de calçada folha 1 249
Figura 11: Padronização de calçada folha 2 250
Figura 12: Padronização de calçada folha 3 251
Figura 13: Padronização de calçada folha 4 252
Figura 14: Padronização de calçada folha 5 253
Figura 15: Padronização de calçada folha 6 254
Figura 16: Padronização de calçada folha 7 255
Figura 17: Padronização de calçada folha 8 256
Figura 18: Padronização de calçada folha 9 257
Figura 19: Padronização de calçada folha 10 258
Figura 20: Padronização de calçada folha 11 259
Figura 21: Padronização de calçadas folha 12 260
Figura 22: Modelo de seção tipo de via unidirecional com via ciclável no mesmo sentido 263

Índice de Tabelas

Tabela 1: Ações propostas para o tema "Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano" 221
Tabela 2: Ações propostas para o tema "classificação, hierarquização do sistema viário e organização da 223
Tabela 3: Ações propostas para o tema "Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé" 224
Tabela 4: Indicadores para monitoramento do tema "Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano". 234
Tabela 5: Indicadores para monitoramento do tema "Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação" 234
Tabela 6: Indicadores para monitoramento do tema "Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé" 234
Tabela 7: Indicadores para monitoramento do tema "Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas" 235
Tabela 8: Indicadores para monitoramento do tema "Transporte Coletivo'. 235
Tabela 9: Indicadores para monitoramento do tema "Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado". 235
Tabela 10: Indicadores para monitoramento do tema "Promoção da acessibilidade universal". 235
Tabela 11: Indicadores para monitoramento do tema "Circulação viária em condições seguras e humanizadas". 235
Tabela 12: Indicadores para monitoramento do tema "Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural" 235
Tabela 13: Indicadores para monitoramento do tema "Transporte de Carga" 236
Tabela 14: Indicadores para monitoramento do tema "Estruturação institucional" 236
Tabela 15: Indicadores para monitoramento do tema "Transporte Individual Motorizado Público" 236
Tabela 16: Tipologias de vias 246
Tabela 17: Organização das ações em prazos anuais 264

Índice de Mapas

Mapa 1 - Distribuição da População por setor 14
Mapa 2 - Densidade por setor censitário. 15
Mapa 3 - Renda média por setor censitário..... 16
Mapa 4 - Distribuição da Classe A por setor..... 17
Mapa 5 - Distribuição da Classe B por setor..... 18
Mapa 6 - Distribuição da Classe C por setor..... 19
Mapa 7 - Distribuição da classe D por setor. 20
Mapa 8 - Distribuição da Classe E por setor..... 21
Mapa 9 - Hierarquização viária proposta pelo Plano Diretor de Porto Velho 32
Mapa 10- Traçado Variante Norte 34
Mapa 11 - Hierarquização viária proposta pelo PMob 39
Mapa 12 - Hierarquização viária proposta pelo Plano Diretor Participativo de Porto Velho Fonte: Plano Diretor Participativo de Porto Velho (2021) 42
Mapa 13 - Vias de ligação entre bairros, identificadas durante a reunião remota 45
Mapa 14 - : Classificação viária proposta pelo Plano Diretor (2008) sobre as vias indicadas como ligações entre bairros pela SEMTRAN 46
Mapa 15 - Classificação viária proposta pelo PMob (2011) sobre as vias indicadas como ligações entre bairros durante a reunião remota 48
Mapa 16- Classificação viária proposta pelo PROMURB (2013) sobre as vias indicadas como ligações entre bairros durante a reunião remota 49
Mapa 17 - Polos Geradores de Porto Velho. 52
Mapa 18 - Polos Geradores de Tráfego em processo de aprovação..... 53
Mapa 19 - Locais em que é proibido o estacionamento de veículos junto ao meio-fio..... 59
Mapa 20 - Mapa de calor de acidentes de trânsito com vítimas em Porto Velho no ano de 2020..... 65
Mapa 21 - Rede cicloviária proposta pelo PMob 103
Mapa 22 - Infraestrutura cicloviária existente em 2013, segundo o PROMURB 105
Mapa 23 - Rede cicloviária proposta pelo PROMURB 107
Mapa 24 - Estudo preliminar de implantação do projeto Circuitos da Beira. 110
Mapa 25- Mapa da infraestrutura cicloviária existente em Porto Velho 112
Mapa 26 - Acidentes com bicicletas em Porto Velho de janeiro a dezembro de 2017 117
Mapa 27 - Acidentes com bicicletas (em verde e laranja) quase todos localizados nas interseções 118
Mapa 28 - Corredores de pedestres propostos pelo PMob para a área central de Porto Velho 123
Mapa 29 - Densidade de ocorrência de atropelamentos nas vias urbanas de Porto Velho 136
Mapa 30 - Locais com maior ocorrência de atropelamentos nas vias urbanas de Porto Velho 137
Mapa 31 - Hierarquização viária proposta 242
Mapa 32 - Rede cicloviária proposta.....262

Índice de Gráficos

Gráfico 1 - Produto interno bruto do município. 22
Gráfico 2 - Frota por tipo em Porto Velho 23
Gráfico 3 - Frota por categoria 23
Gráfico 4 - Frota por espécie 23
Gráfico 5 - Números de acidentes de trânsito em Porto Velho 63
Gráfico 6 - Acidentes de trânsito em 2020 por tipo 63
Gráfico 7 - Envolvidos em acidente segundo faixa de idade 63
Gráfico 8 -Veículos envolvidos em acidente 63
Gráfico 9 – Gênero predominante da população em Porto Velho 72
Gráfico 10 – Duração do deslocamento no transporte coletivo 72
Gráfico 11 – Tempo de espera no ponto de ônibus 73
Gráfico 12 – Faixa salarial 73
Gráfico 13 – Motivos do deslocamento. 90
Gráfico 14 – Evolução das viagens por bicicleta (bilhões de viagens / ano) em municípios brasileiros 96
Gráfico 15 - Proporção de ciclistas entre homens e mulheres 96
Gráfico 16 - Veículos envolvidos em acidentes com bicicletas de janeiro a dezembro de 2017. 115
Gráfico 17 - Natureza dos acidentes com bicicletas em 2017. 116
Gráfico 18 - Comparação entre viagens e deslocamentos no Brasil em 2011 120
Gráfico 19 - Número de atropelamentos por via, durante o ano de 2017, para vias com 3 ou mais ocorrências 135
Gráfico 20 - : Evolução dos atropelamentos nas vias urbanas de Porto Velho 138
Gráfico 21 - Distribuição percentual da população por situação de domicílio - Brasil 1980 a 2010. 140

Índice de Quadros

Quadro 1 - Dados do sistema viário – Vias Locais 29
Quadro 2 - Dados do sistema viário – Vias Coletoras 29
Quadro 3 - Dados do sistema viário – Vias Arteriais 30
Quadro 4 - Exemplo de usos identificados no SVPA pelo PMob 36
Quadro 5 - Vias de Ligação entre Bairros/Regiões de Porto Velho 44
Quadro 6 - Vias com estacionamento proibido 57
Quadro 7 - Relação de vias e logradouros públicos sujeitos ao pagamento por estacionamento de veículos em via pública 61

1 DIAGNÓSTICO

Bem vindo ao Plano de Mobilidade Urbana do município de Porto Velho/RO (2021), o qual apresenta os principais projetos das principais áreas de mobilidade, onde serão apresentadas várias ações que tem a pretensão de levar Porto Velho nesta década a superar positivamente seus principais desafios, ao mesmo tempo, conjugando sua identidade cultural e histórica, com a necessidade do progresso econômico e tecnológico.
Garantindo acessibilidade, e sustentabilidade para as futuras gerações, ao mesmo tempo que apresenta soluções viáveis e também ousadas para nossos próximos 10 anos.

A revisão deste plano foi um produto totalmente desenvolvido por equipe multidisciplinar da SEMTRAN, com a colaboração de outros profissionais da Prefeitura, bem como de outros órgãos estaduais e federais, além de entidades não governamentais.
O mesmo foi desenvolvido sem que houvesse qualquer contratação adicional específica para seu desenvolvimento, ainda que documentos anteriores tenham sido utilizados.
Infelizmente isto limitou a capacidade de atualização de dados importantes, mas não impediu que buscássemos soluções mais baratas e criativas para superar este desafio, sem contar que esta revisão se deu também em um ano em que vivemos uma pandemia mundial que afetou a todos direta e indiretamente.

Assim, o presente produto tem por objetivo apresentar as condições da mobilidade urbana do município de Porto Velho e foi elaborado a partir da consulta a estudos prévios, mais especificamente dos Planos Diretores de Porto Velho (2008 a 2021), o Plano de Mobilidade (2011) e o Programa de Mobilidade Urbana do Município de Porto Velho (2013), e a revisão dos estudos realizados para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do município de Porto Velho (2019) informações obtidas por meio de reuniões presenciais e online com membros de órgãos municipais, estaduais, federais e de instituições não governamentais, consultas a sites oficiais, a bibliografias da área e contribuições feitas nas Reuniões presenciais e online, Reuniões Temáticas online e Audiências Públicas.

Os levantamentos em base primária foram realizados no sistema de transporte coletivo municipal de Porto Velho, devido a restrições de escopo, prazo e recursos. Informações complementares foram obtidas por meio de visita a campo, pesquisas online, reuniões com órgãos responsáveis e consulta a população, realizada por meio de reuniões presenciais e online, reuniões temáticas e audiência pública (2017).

O enfoque na Mobilidade Urbana das cidades é de grande importância, uma vez que a qualidade de vida dos cidadãos está fortemente relacionada à mobilidade. O modelo de circulação de pessoas e de cargas dentro do território urbano interfere diretamente no desenvolvimento econômico da região, pois dele dependem a logística de distribuição de produtos, a saúde e a produtividade de sua população (Ministério das cidades, 2015).
Diante das graves consequências negativas ocasionadas pelo uso extensivo do automóvel nas cidades, tais como congestionamentos, elevados índices de acidentes, poluição sonora e do ar, impermeabilização contínua do solo para abertura de novas vias e áreas de estacionamento, dentre outros, torna-se cada vez mais importante o enfoque nos modos de transporte público e não motorizados.

Conforme exposto no Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades (2015), ao se locomover a pé ou por meio de bicicleta, o cidadão interage de forma mais intensa com o espaço urbano. Além disso, os modos não motorizados são os meios mais baratos de locomoção, pois representam menor custo para os usuários, para o meio ambiente e para a sociedade.
Do mesmo modo, a utilização de transporte público coletivo reduz a ocupação do espaço das vias, uma vez que, um único veículo é capaz de transportar elevado número de pessoas ocupando uma área pública significativamente inferior à que seria ocupada caso essas mesmas pessoas se deslocassem por meio de veículos motorizados individuais (Ministério das Cidades, 2015).

Por fim, é importante salientar que uma cidade justa, sob o ponto de vista da inclusão social, é uma cidade que possibilita as pessoas se deslocarem amplamente no espaço urbano, desfrutando das oportunidades por ela oferecidas de forma acessível. Priorizar os modos de

transporte coletivos é de extrema importância. Mais ainda, incentivar o uso do transporte não motorizado (o caminhar e o pedalar), dando as melhores condições para que a mudança no padrão dos deslocamentos aconteça é um dos grandes objetivos gerais deste Plano de Mobilidade para o município de Porto Velho.

Assim, esperamos que os resultados advindos deste trabalho, sejam alcançados da melhor forma possível, sabendo que para isso é necessário que o mesmo seja constantemente acompanhado, controlado e avaliado por comissão de especialistas da SEMTRAN, de forma que ele possa ser literalmente executado com qualidade, eficiência e eficácia.

1.1 Caracterização da Cidade de Porto Velho

1.1.1 Histórico e Caracterização atual

A caracterização do contexto histórico do município de Porto Velho, apresentada a seguir, foi realizada com base nas informações fornecidas pelo Plano Diretor e em fontes complementares.

O desenvolvimento do município de Porto Velho vem ocorrendo com forte relação a ciclos econômicos. O primeiro desses ciclos foi o da borracha, o qual teve início em meados do século XIX. Objetivava-se construir uma ferrovia para viabilizar o escoamento da borracha produzida na região do vale dos rios Mamoré, Guaporé e Beni. Inicialmente foi construído um porto na Vila de Santo Antônio do Madeira, localizada na província de Mato Grosso, porém as dificuldades de construção e operação do porto devido a sua proximidade com a cachoeira de Santo Antônio levaram ao uso de um pequeno porto, disposto 7 km rio abaixo, localizado na então província do Amazonas. O porto em questão encontrava-se em local mais favorável às tecnologias da época (Plano Diretor, 2008).

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré (Figura 1) foi concluída em 1912. Nessa época, a população da vila era de cerca de 1.000 habitantes, parte desses moravam em habitações vinculadas a construção da ferrovia, enquanto outra parcela, composta por operários e imigrantes, moravam em bairros dispostos fora da área de concessão da ferrovia, em casas de madeira e palha. A Avenida Presidente Dutra, então denominada Avenida Divisória, estabelecia o papel de linha fronteiriça entre a porção de ocupação americana (vinculada à ferrovia) e a área de ocupação brasileira[1].

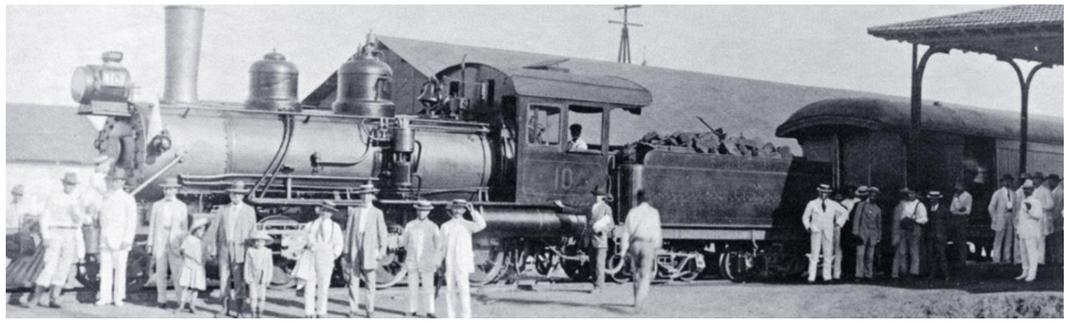


Figura 1: Estação de Porto Velho da Estrada de Ferro Madeira Mamoré em 1913
Fonte: Barcelos, Jonildo. Disponível em: <>
(Acesso em 20/03/18)

Em 1914, o Estado do Amazonas criou o Município de Porto Velho, o qual foi instalado no mesmo ano, e elevado à categoria de cidade cinco anos mais tarde. O desenvolvimento da cidade, até então, apresentava forte ligação com a estrada de ferro e o Rio Madeira. Nessa época o rio era a única rota de ligação entre Porto Velho, o Centro Sul e as metrópoles regionais de Manaus e Belém.

A economia regional se desenvolveu em torno da exportação da borracha que passou por farto período durante a Segunda Guerra Mundial, mas enfrentou recessão após o término dessa, o que ocasionou uma estagnação da economia.

Em 1943 foi criado o Território Federal do Guaporé, composto por terras dos Estados do Mato Grosso e Amazonas e tendo Porto Velho como sua capital. No momento da formação do Território o município de Porto Velho absorveu grandes porções de terras, algumas das quais em posse de particulares. Essa questão originou uma série de irregularidades com relação à ocupação das áreas, as quais permanecem em situação irregular não apenas quanto à posse como também com relação às conformidades com a

1 Fonte: No Aniversário de 103 anos de Porto Velho, memorialista conta história da capital de Rondônia. Outubro de 2017. Acesso em: 29/03/2018.

legislação urbanística. Em 1956, em homenagem ao Marechal Cândido Rondon, o Território Federal do Guaporé passou a ser denominado de Território Federal de Rondônia.

Um novo ciclo de desenvolvimento econômico teve início no final dos anos 50 com a descoberta da cassiterita. O ciclo do minério teve seu ápice nos anos 80 com a extração de ouro no Rio Madeira. O último ciclo econômico está relacionado às atividades agropecuárias e teve início com a expansão da fronteira agrícola iniciada na década de 70.

Em 1981 o Território Federal de Rondônia foi finalmente reconhecido como Estado. Atualmente a cidade de Porto Velho passa por novo ciclo econômico vinculado a implantação de duas grandes usinas hidroelétricas no Rio Madeira, as usinas de Santo Antônio e de Jirau.

1.1.2 Socioeconômico

Porto Velho está localizado na Região Norte do Brasil, na parte noroeste do Estado de Rondônia. A cidade encontra-se na margem leste do Rio Madeira, principal rio que banha o município. Segundo estimativas do IBGE, a população de Porto Velho em 2020 era de 539.354 habitantes, sendo o maior município de Rondônia, o 3º da região norte e o 46º do país. A Tabela 1 resume os dados de população e densidade demográfica do município de acordo com o Censo de 2010 e as estimativas do IBGE.

Tabela 1 - Participação da população nas faixas de renda.

Ano	População	Densidade demográfica (hab./km²)
2010	428.527	12,57
2020	549.354	15,82

Fonte: Adaptado do IBGE (2021)

O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** e o **Erro! Fonte de referência não encontrada.** mostram, respectivamente, a distribuição da população ao longo dos setores censitários e a densidade desses setores na área urbana do município em habitantes por km². Os valores de densidade apresentados são discrepantes do valor total do município pelo fato de que a área total do município é muito maior do que a área urbanizada, fazendo com que a população esteja concentrada em uma pequena área e com que o resultado do setor seja mais elevado que a média para todo o município.

Ainda segundo dados do IBGE, no Cadastro Central de Empresas (2018) o salário médio mensal dos trabalhadores formais era de 3,4 salários-mínimos (R$ 3.243,60 pelo valor praticado em 2018) e 32,4% da população era formalmente ocupada. O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta a renda média por setor, de acordo com o Censo de 2010 (IBGE), onde se observa que a população presente na segunda e terceira classe está concentrada mais próxima do centro da área urbana, enquanto a mais baixa está afastada. A classe com maior valor de renda se concentra em pontos específicos no mapa, alguns deles próximos e outros mais distantes do centro.

A Figura 2 apresenta a média salarial dos trabalhadores formais de Porto Velho estabelecido pelo critério de divisão do IBGE/ 2019. Os dados mostram um salário médio mensal dos trabalhadores de 3,4 salários mínimos.

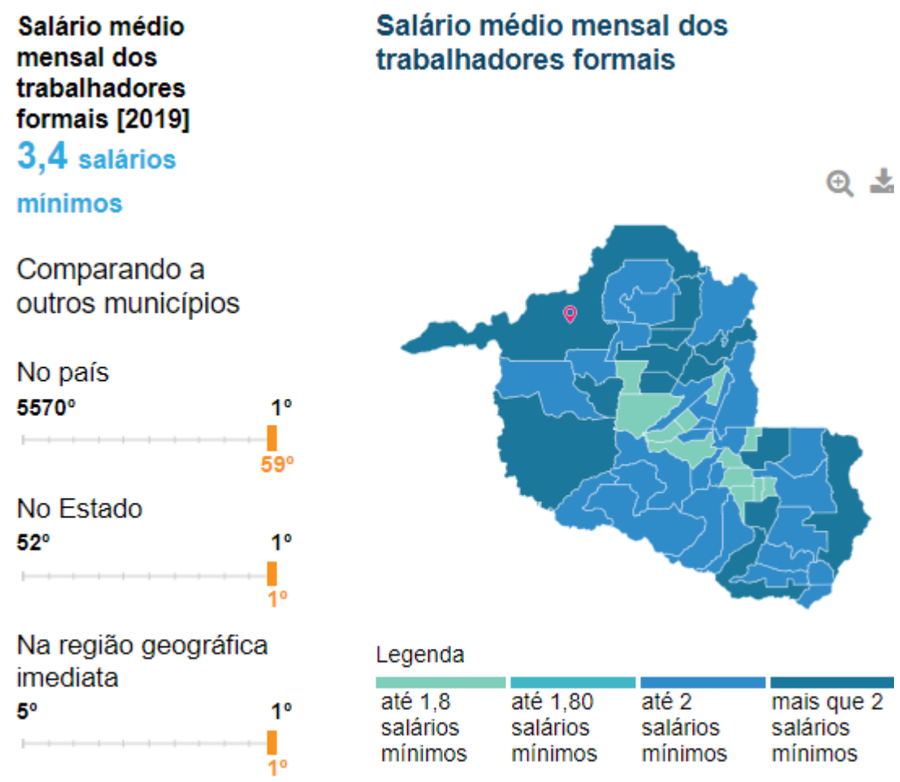
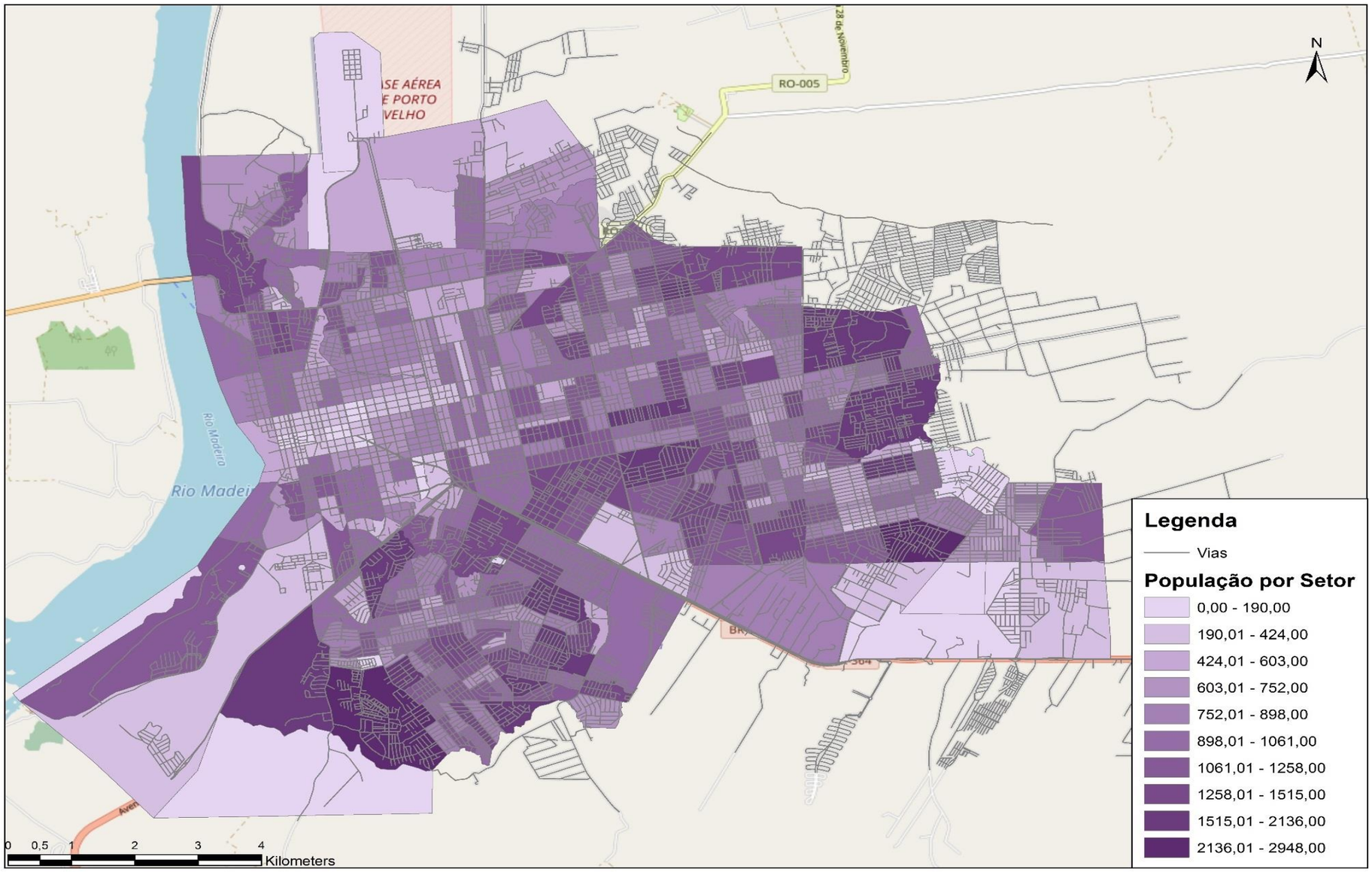


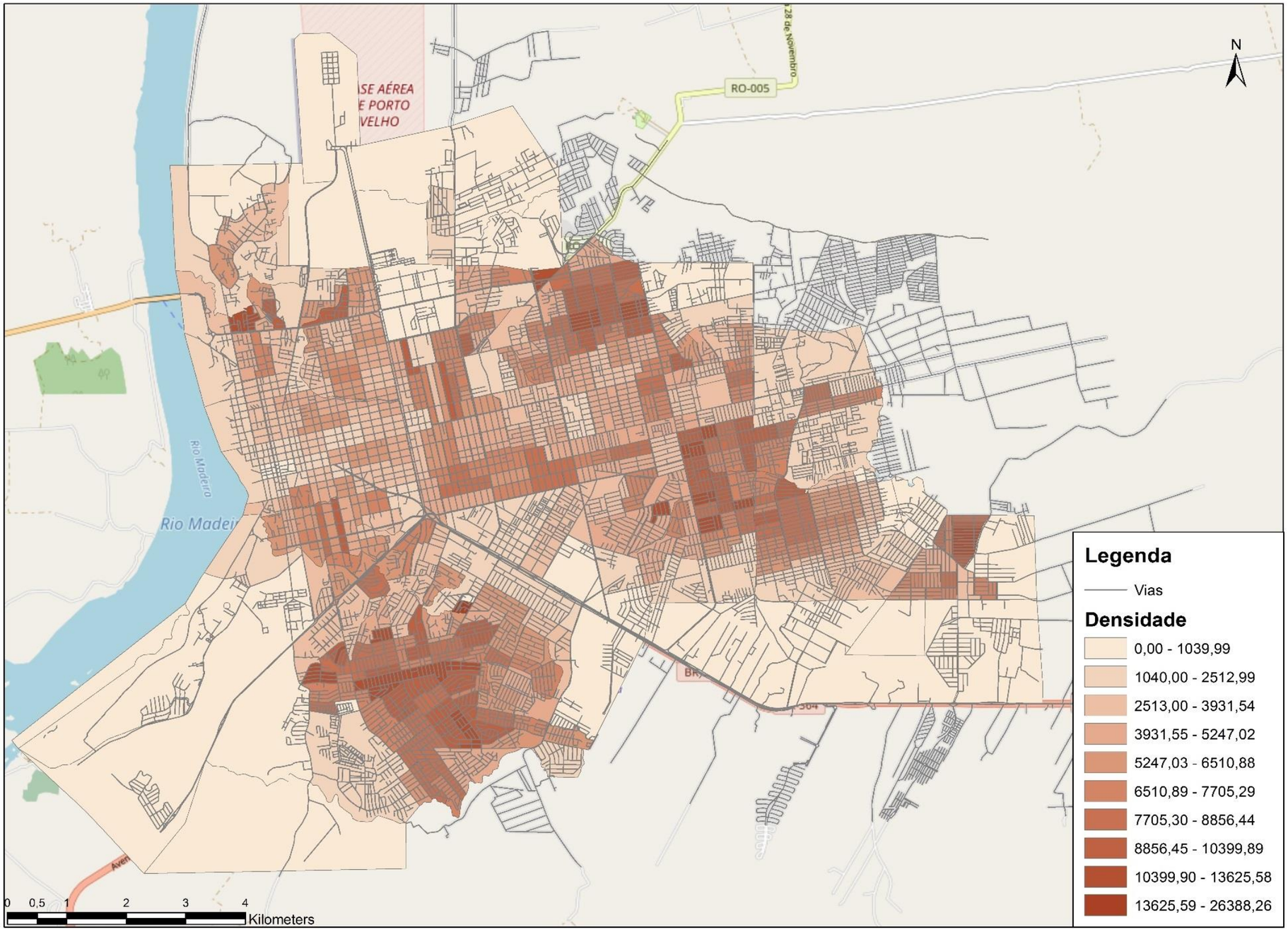
Figura 2 – Salário médio dos trabalhadores formais.

Fonte: IBGE (2019).

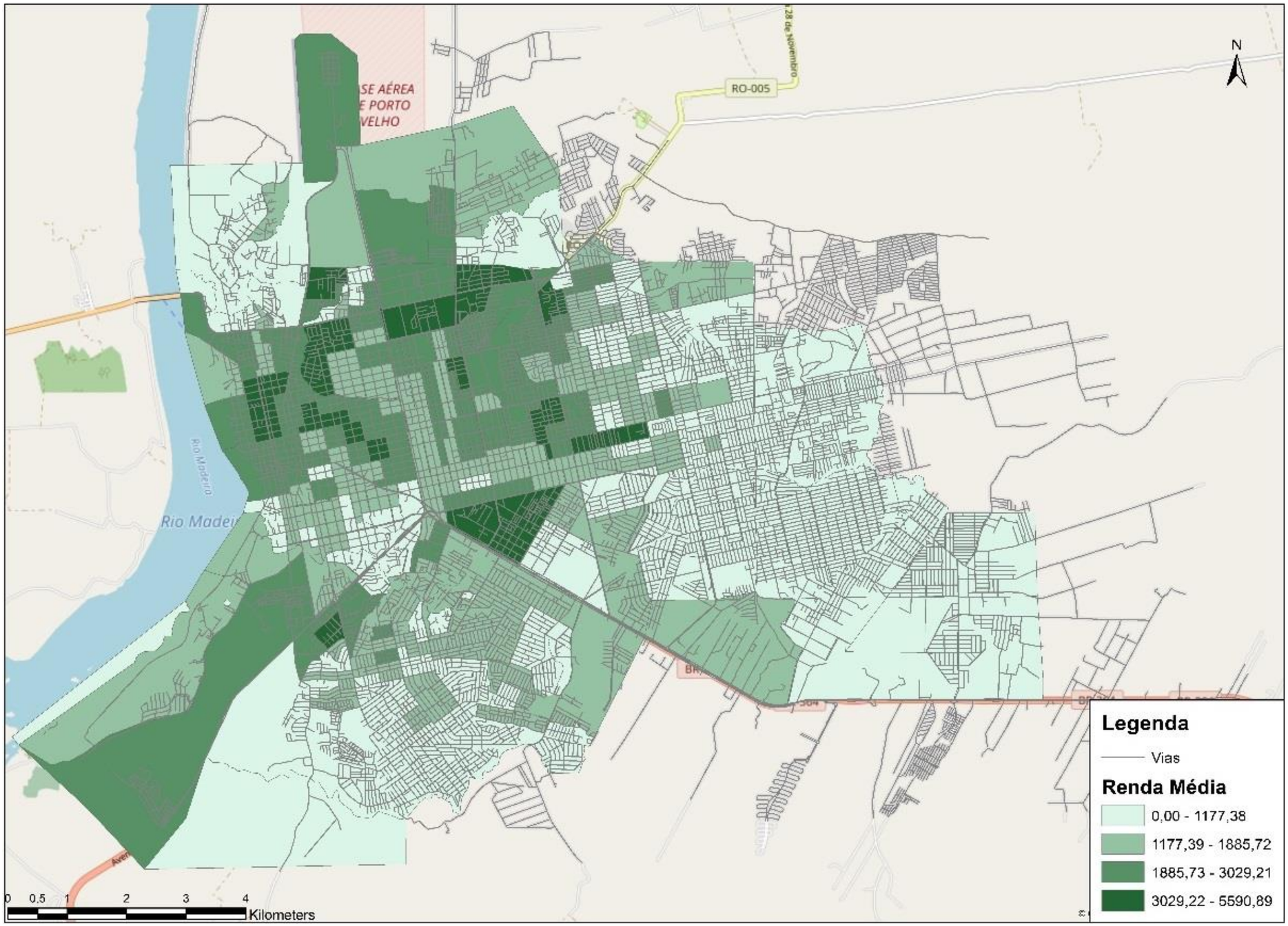
O **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, **Erro! Fonte de referência não encontrada.** e **Erro! Fonte de referência não encontrada.** exibem a importância de cada setor censitário na população total de cada classe. Para uma melhor representação, cada classe foi alocada em um mapa próprio. Desse modo, é apresentada a porcentagem relativa à classe, ou seja, a representatividade daquele setor para a classe em termos de quantidade de residentes pertencentes àquela classe.



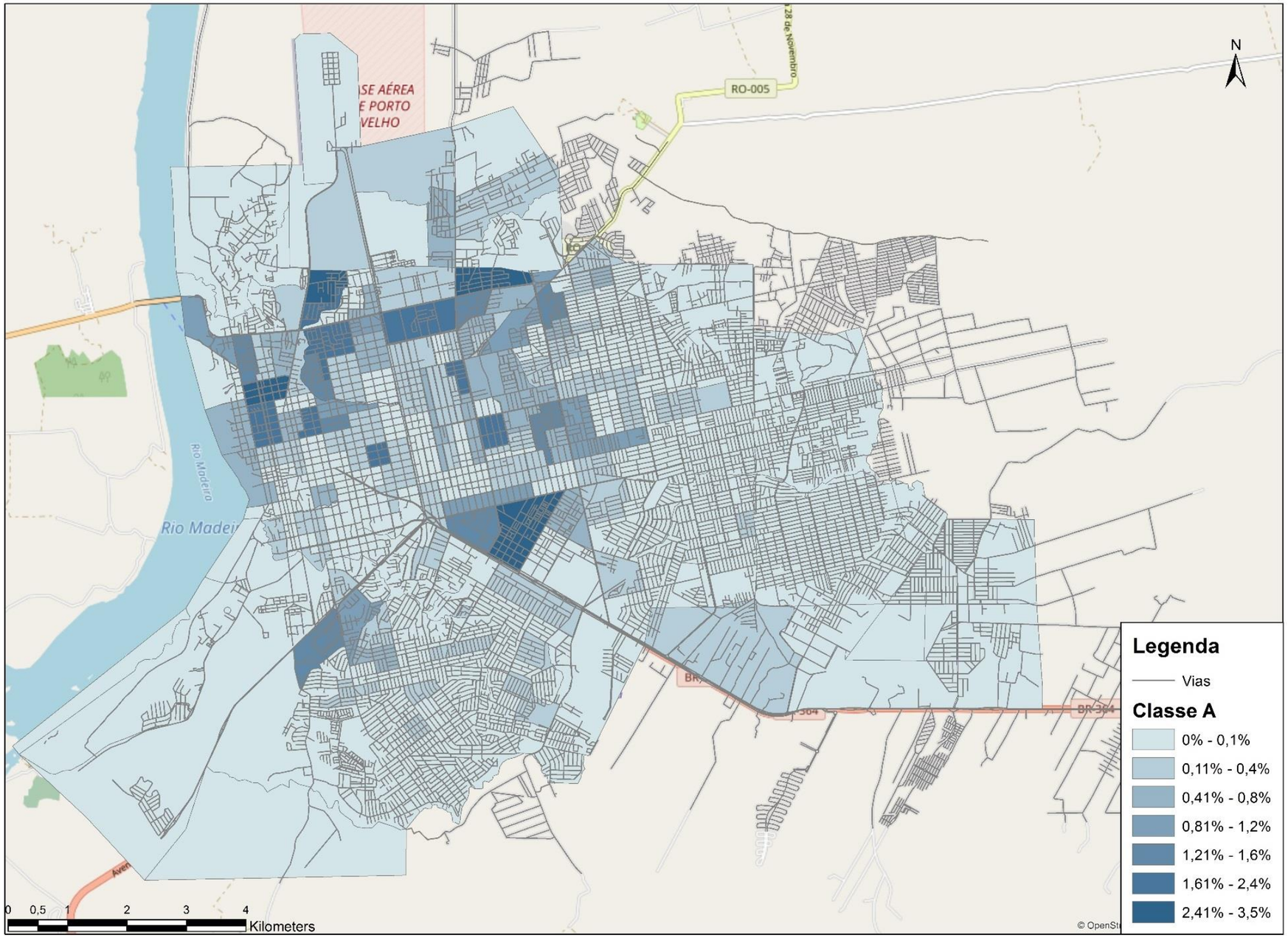
Mapa 1 - Distribuição da População por setor
Fonte: Adaptado de IBGE (2010).



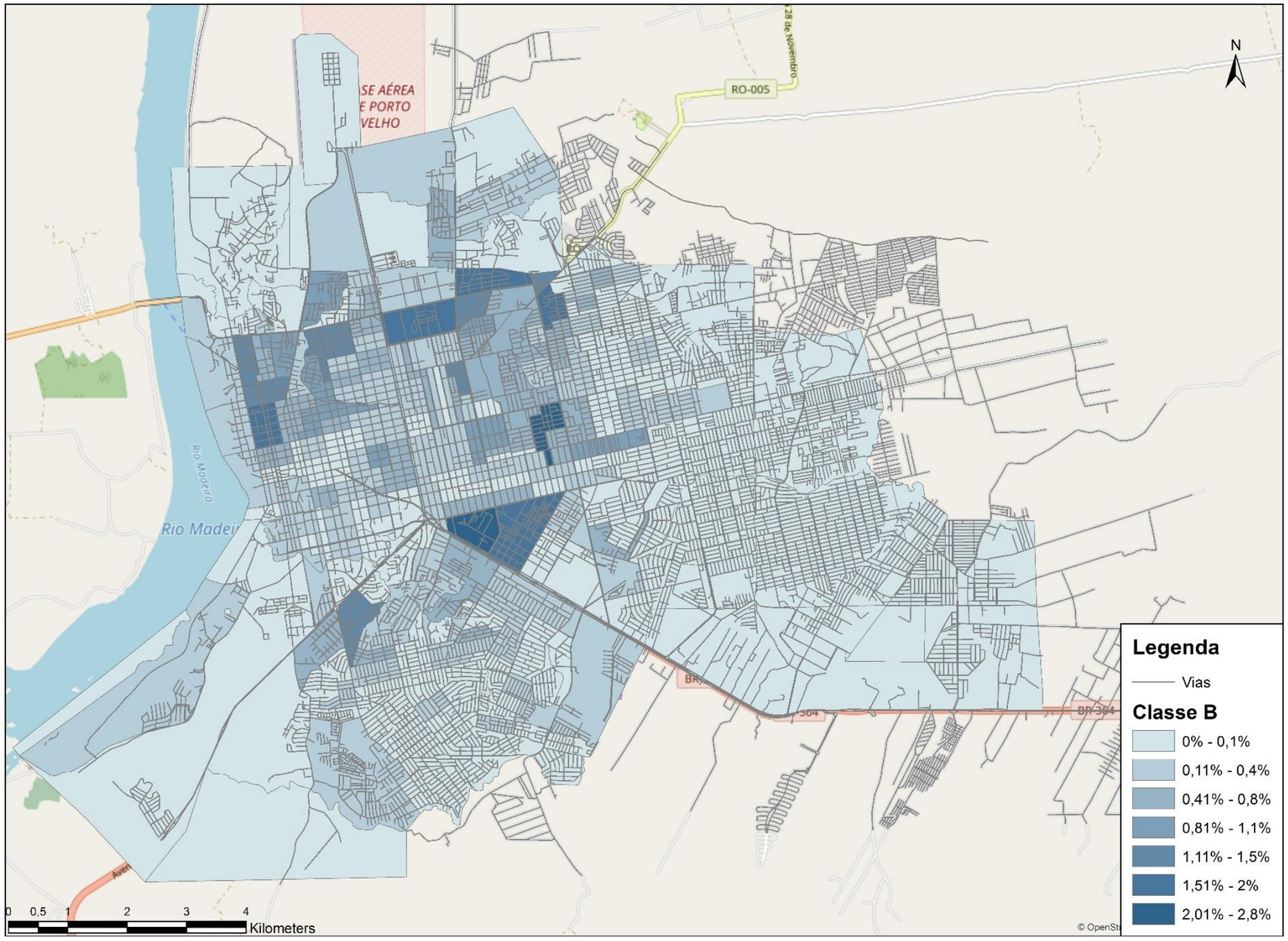
Mapa 2 - Densidade por setor censitário.
Fonte: Adaptado de IBGE (2010).



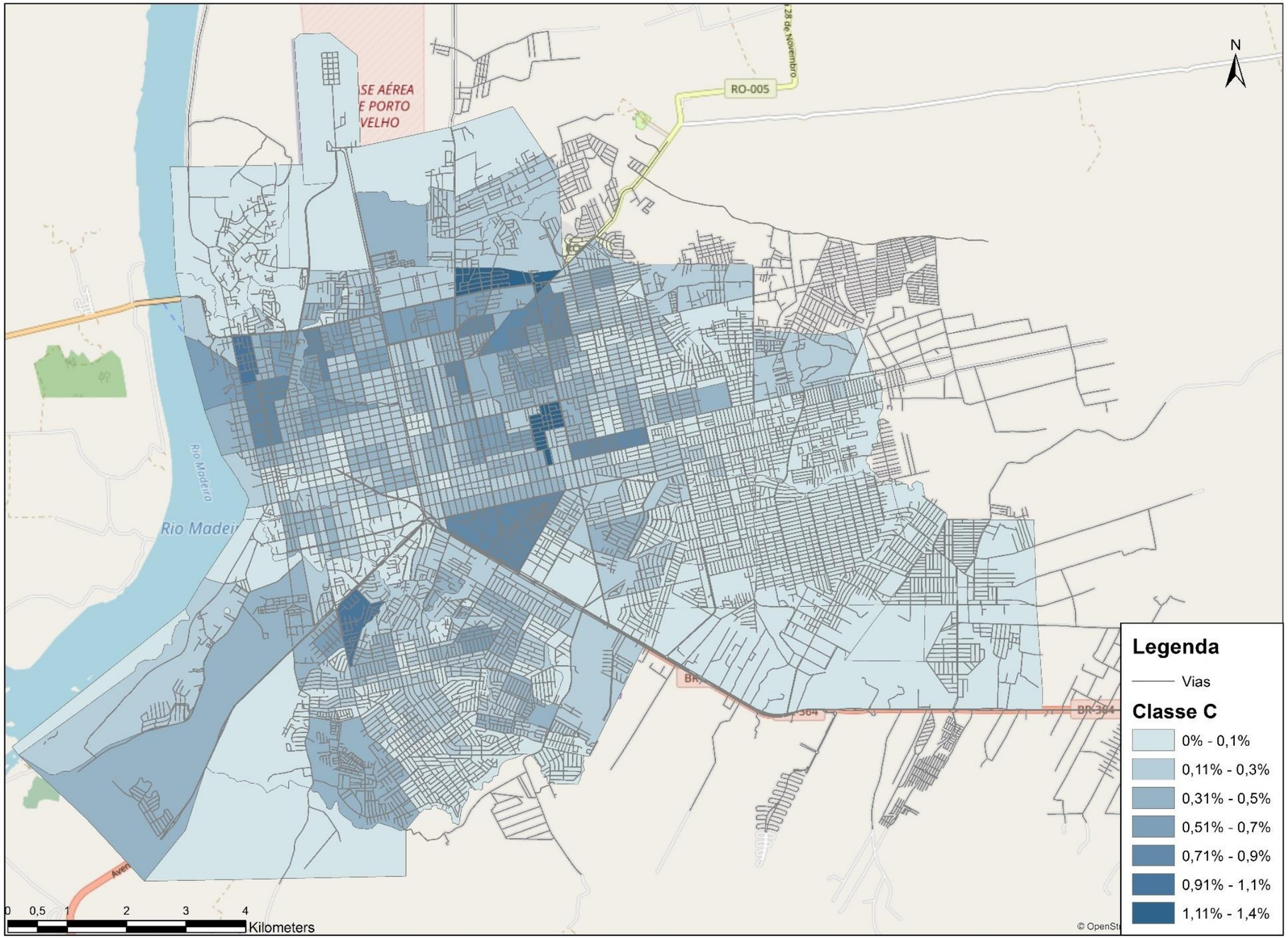
Mapa 3 - Renda média por setor censitário.
Fonte: Adaptado de IBGE (2010).



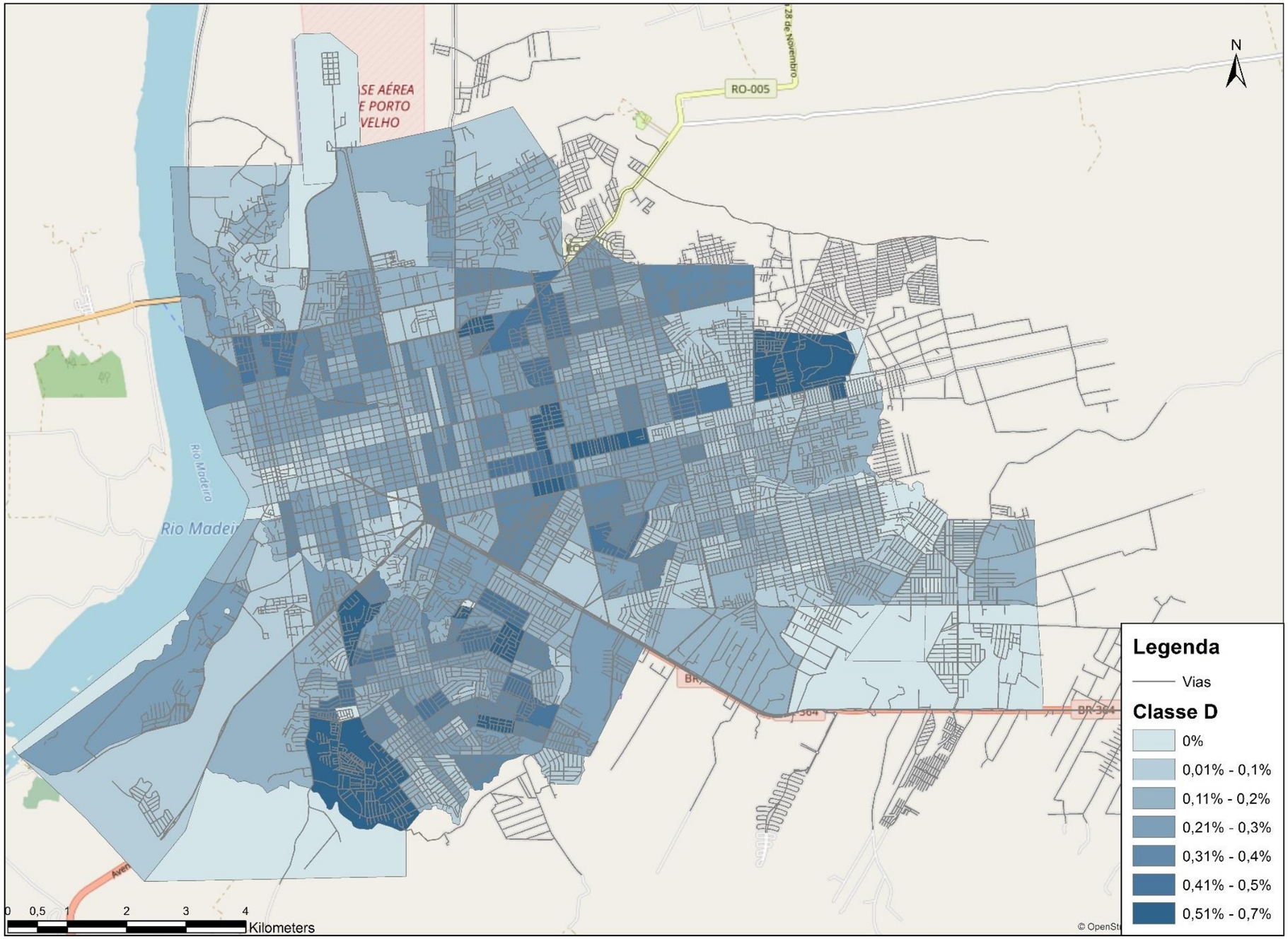
Mapa 4 - Distribuição da Classe A por setor.
Fonte: Adaptado do IBGE (2010)



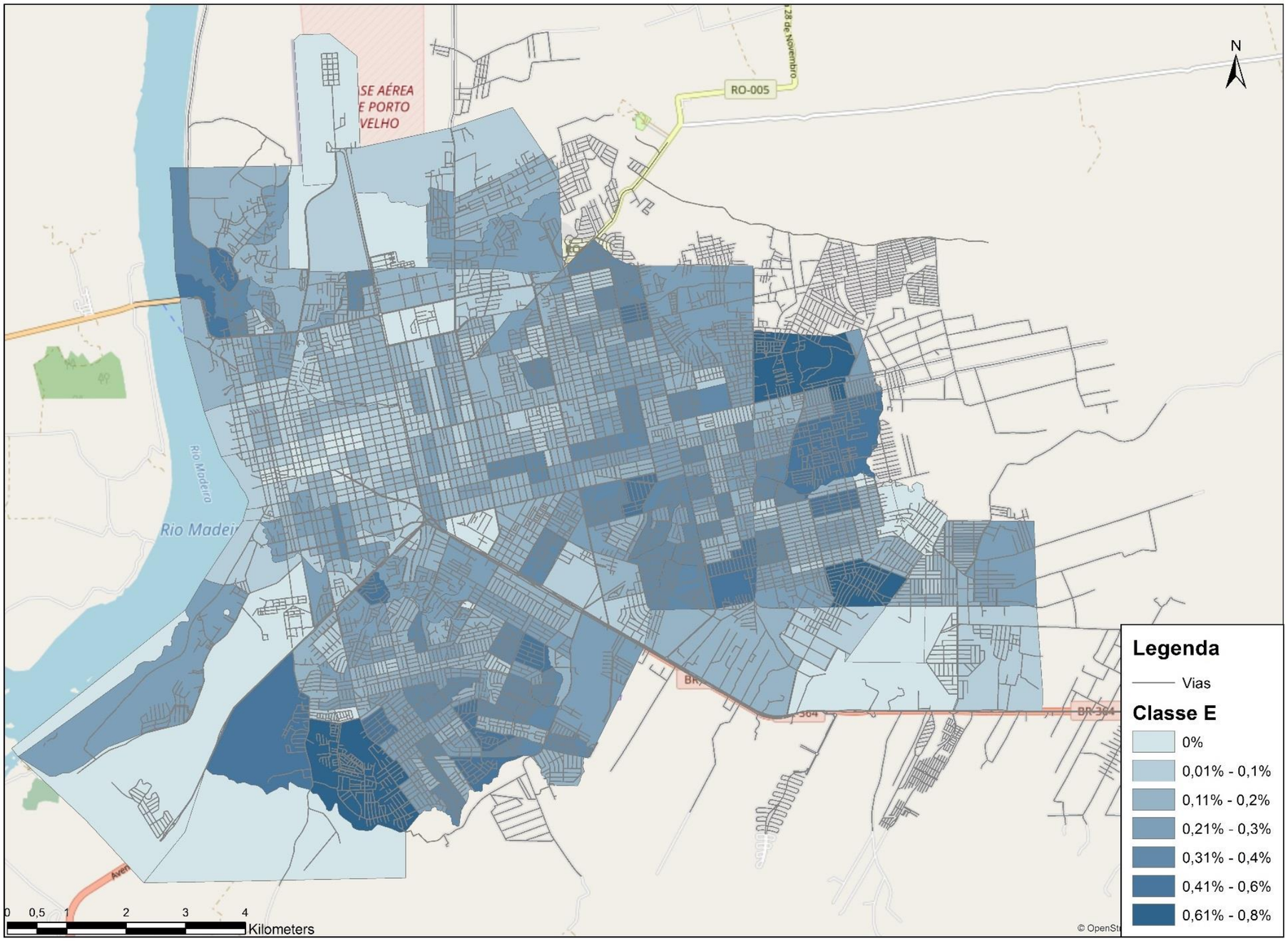
Mapa 5 - Distribuição da Classe B por setor.
Fonte: Adaptado do IBGE (2010)



Mapa 6 - Distribuição da Classe C por setor.
Fonte: Adaptado do IBGE (2010)



Mapa 7 - Distribuição da classe D por setor.
Fonte: Adaptado do IBGE (2010)



Mapa 8 - Distribuição da Classe E por setor.
Fonte: Adaptado do IBGE (2010)

Comparando-se os mapas, é possível observar que a classe A está mais reunida em certos pontos de bairros como Lagoa, São João Bosco, Olaria, Rio Madeira, entre outros. Diferentemente das classes D e E, que se encontram bem distribuída na área urbana e com alguns pontos mais presentes na periferia. Essa análise é confirmada pelos valores máximos de cada classe, que mostram que a concentração máxima da classe A é de 3,5% e da classe E é de 0,8%. A classe C é a que se encontra mais reunida próxima ao centro, mas ainda com alguns pontos distantes.

O índice de Gini[2], representado por um número de 0 a 1, onde 0 equivale a igualdade completa e 1 a desigualdade total, é apresentado na Tabela junto à porcentagem da população pobre e extremamente pobre, além da renda per capita de Porto Velho, nos anos de 2000 e 2010.

Tabela 2 - Índices de renda, pobreza e desigualdade.

Índices	Ano	
	2000	2010
Renda Per Capita	613,61	926,19
% Extremamente Pobres	7,81	2,64
% Pobres	23,05	7,95
Índice Gini	0,61	0,56

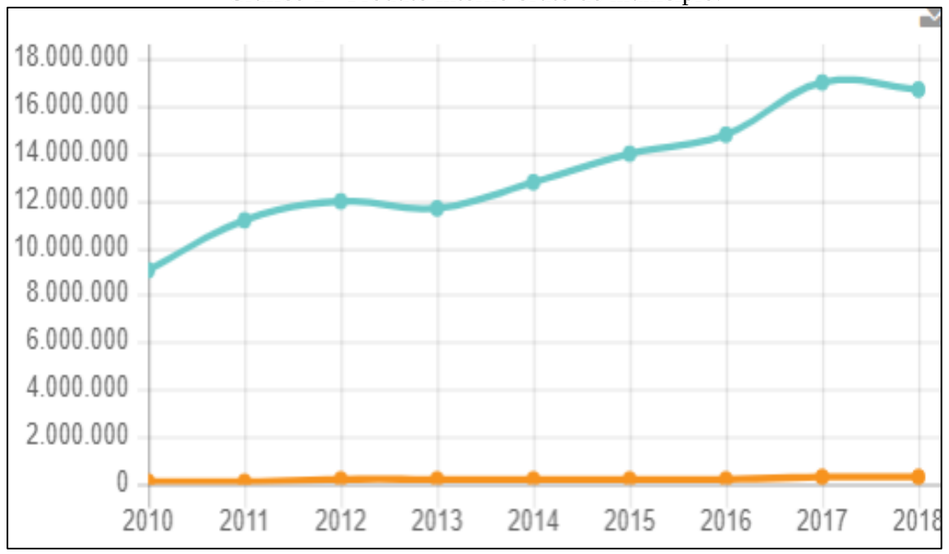
Fonte: PNUD, Ipea e FJP[3]

A comparação dos dados de 2000 com os de 2010 apresenta uma melhora nos valores, porém a mudança no Índice de Gini é pequena, mostrando que mesmo com a população menos pobre e uma renda per capita maior, a desigualdade continua em um valor relativamente alto.

O Produto Interno Bruto (PIB) do município em 2018, conforme Gráfico 1 foi de R$ 16.647.157,60.

1º	Porto Velho	16647157,60
2º	Ji-Paraná	3362336,06
3º	Vilhena	2769483,33
4º	Ariquemes	2463773,26
5º	Cacoal	2180454,02

Gráfico 1 - Produto interno bruto do município.



Fonte: IBGE, (2018)

O PIB per capita do município de Porto Velho, estava em 1º lugar em relação PIB per capita estadual e no nacional 59º lugar. Entretanto, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) era de 0,73, acima da média nacional de 0,66. Ambos os valores são considerados altos pelo PNUD.

2 O Índice de Gini, criado pelo matemático italiano Conrado Gini, é um instrumento para medir o grau de concentração de renda em determinado grupo. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. O valor zero representa a situação de igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda. O valor um está no extremo oposto, isto é, uma só pessoa detém toda a riqueza. Na prática, o Índice de Gini costuma comparar os 20% mais pobres com os 20% mais ricos (IPEA).

3 PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada e FJP – Fundação João Pinheiro.

1.1.3 Frota

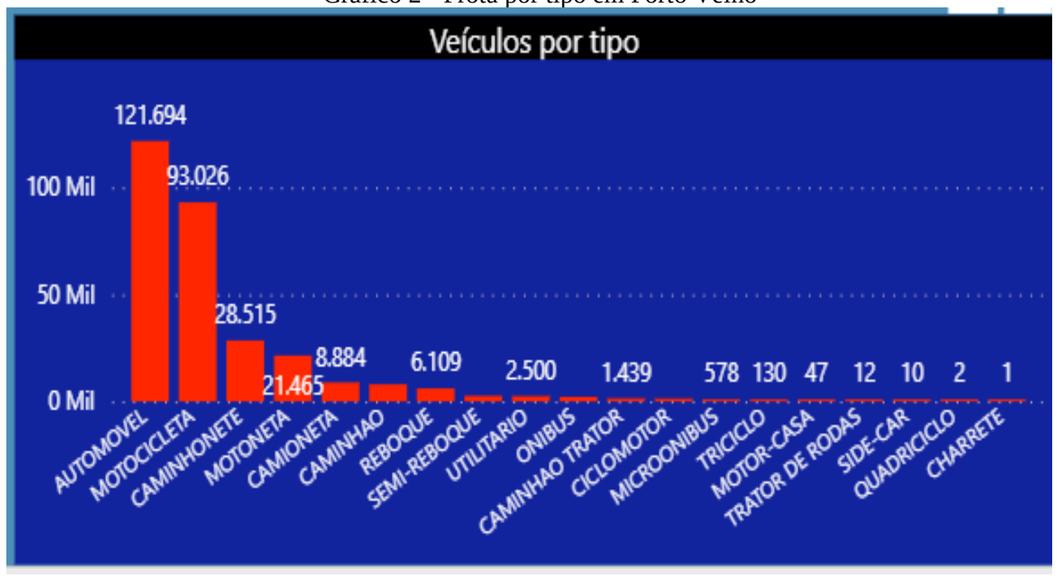


Fonte: DETRAN/RO (2021)

Segundo dados do DETRAN a frota de veículos cadastrados em Porto Velho em 2021 corresponde a 299 mil da frota total do estado. Os automóveis e as motocicletas são os veículos que possuem maiores participação, respectivamente, 121.694 e 93.026 (Gráfico 2).

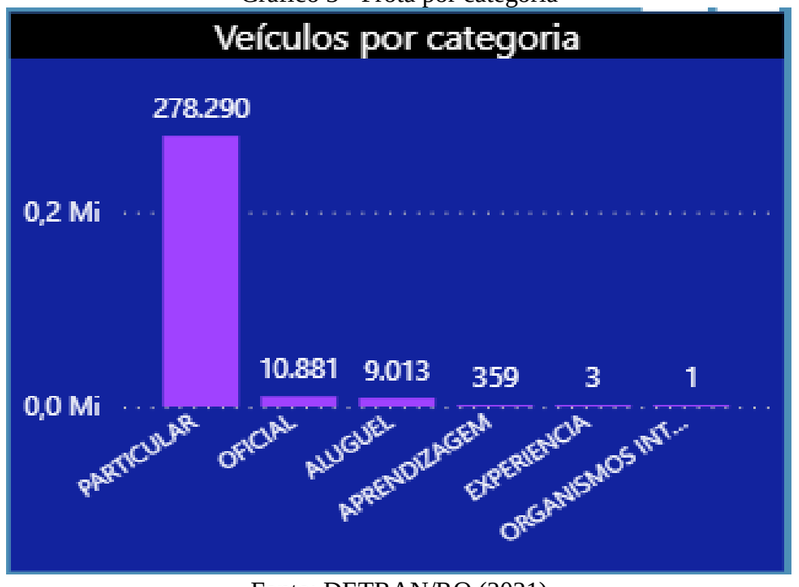
No estado de Rondônia, Porto Velho se destaca por possuir o maior número de automóveis, em relação ao número de motocicletas.

Gráfico 2 - Frota por tipo em Porto Velho



Fonte: DETRAN/RO (2021)

Gráfico 3 - Frota por categoria



Fonte: DETRAN/RO (2021)

Gráfico 4 - Frota por espécie



Fonte: DETRAN/RO (2021)

Ainda segundo o DETRAN/RO, a frota por categoria é composta predominantemente por veículos particulares (278.290), conforme (Gráfico 3).

Os dados apresentados evidenciam alto índice de motorização, principalmente do transporte individual, indicando forte dependência desse modo para a realização de atividades cotidianas, como estudar e trabalhar, o que diverge a tendência moderna que é reduzir o índice de motorização e de transporte individual.

1.1.4 Eixos de Expansão Urbana

Conforme exposto na contextualização histórica, o desenvolvimento inicial do município de Porto Velho se deu em função da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e das operações de comércio realizadas no Rio Madeira. Embora o rio tenha tido papel de extrema importância no desenvolvimento da cidade, ele também desempenha papel de barreira física limitando a expansão da cidade no sentido oeste.

Do mesmo modo, as rodovias BR 364 e BR 319 também desempenham papel de barreiras físicas seccionando o sistema viário da cidade. O Plano Diretor cita a existência de propostas de implantação de novas vias com o objetivo de redirecionar o fluxo de passagem das rodovias para fora da mancha urbana da cidade, porém essas medidas ainda não foram plenamente implantadas.

Diante da presença de barreira física a oeste, desempenhada pelo Rio Madeira, e a Sul estabelecida pela Rodovia BR 364, o eixo de expansão principal da cidade se deu no sentido Leste. Também ocorreram expansões urbanas de sentido Norte e Sul, porém de forma bem mais tímida quando comparada a de sentido Leste. A sequência de imagens de satélite apresentada na Figura , Figura , Figura e Figura 6 apresenta a mancha urbana da cidade de 1986 a 2016 em intervalos de 10 anos e evidencia a predominância do eixo de expansão Leste no processo de ocupação da cidade.

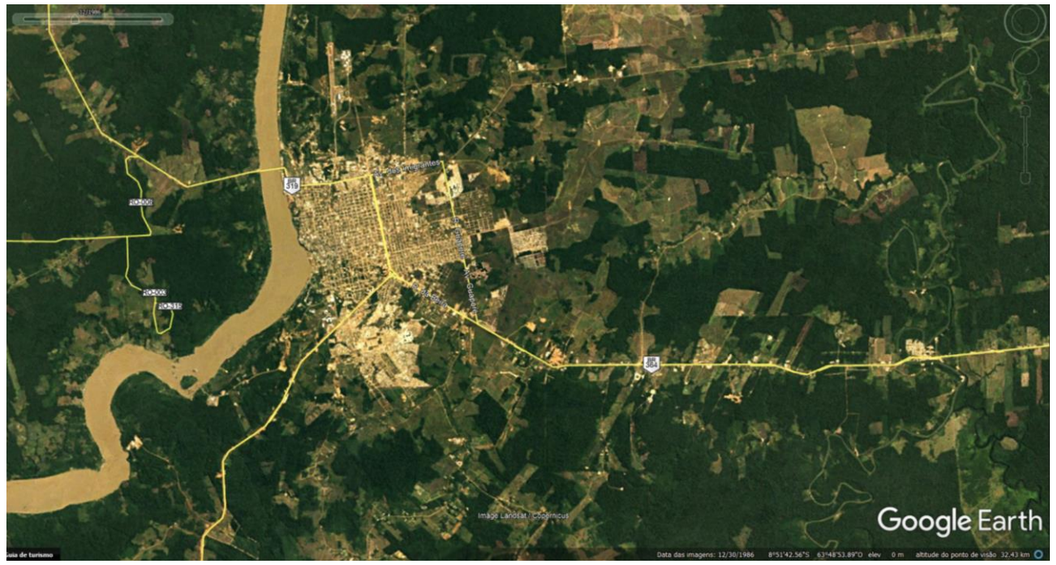


Figura 3: Ocupação urbana de Porto Velho em 1986
Fonte: Google Earth, 1986 (Acesso em: 28/03/18)



Figura 4: Ocupação urbana de Porto Velho em 1996
Fonte: Google Earth, 1996 (Acesso em: 28/03/18)



Figura 5: Ocupação urbana de Porto Velho em 2006
Fonte: Google Earth, 2006 (Acesso em: 28/03/18)



Figura 6: Ocupação urbana de Porto Velho em 2016
Fonte: Google Earth, 2016 (Acesso em: 28/03/18)

1.2 Caracterização da Mobilidade Urbana de Porto Velho

O presente capítulo busca descrever de forma preliminar as condições atuais da Mobilidade Urbana do município de Porto Velho, juntamente com suas implicações no contexto espacial da cidade e nos deslocamentos da população. Para tal, serão utilizados os materiais presentes em estudos anteriores relacionados à Mobilidade Urbana e novos conteúdos coletados por meio de sites oficiais.

Este capítulo está subdividido em nove seções, as quais contemplam, em conjunto, os principais temas a serem abordados em um Plano de Mobilidade para cidades com mais de 500 mil habitantes, segundo o Caderno de Referências para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades (2015).

De modo geral, todos os temas contemplarão quatro assuntos centrais os quais são:

- **Planos Anteriores, estudos e projetos existentes.** Pretende realizar um breve histórico sobre estudos anteriores que abordam o tema específico da seção.
- **Diagnóstico da Situação Atual**. Tem por objetivo descrever aspectos do tópico em estudo com base nas informações e dados fornecidos pelo corpo técnico municipal, sites mundialmente reconhecidos, sites oficiais de Porto Velho, oficina de trabalho realizada em 2017 e as reuniões técnicas e temáticas de revisão realizadas no ano de 2021 (presenciais e online), organizadas pela comissão de revisão deste plano.
- **Audiência pública.** Objetiva apresentar as principais observações e sugestões explicitadas, a respeito do tema específico da seção, durante a audiência pública realizada no dia 06 de dezembro de 2017 e em audiência pública a ser realizada em novembro/2021 como forma de divulgar o trabalho de revisão.
- **Considerações finais.** Com base nas informações obtidas será realizada uma síntese da situação atual com ressalto, dos principais problemas.

Eventualmente, algum dos itens pode ser suprimido de uma seção devido à ausência de informações. Do mesmo modo, novos itens podem ser agregados à estrutura central com o objetivo de destacar algum problema ou questão importante para o tema específico.

1.2.1 Sistema viário

As vias do sistema viário desempenham diversas funções na vida social de um município, dentre as quais, é possível destacar o deslocamento entre locais, a circulação de uma via a outra, o acesso às edificações e a composição do ambiente urbano. Nesse contexto, a hierarquização viária funcional tem por objetivo atribuir uma função prioritária a cada elemento do sistema viário, com transição gradativa entre funções, de forma a promover um sistema contínuo e balanceado em cada função, em especial na função deslocamento que percorre maiores distâncias (Universidade de São Paulo, 2006).

A priorização é necessária devido ao fato de ser tecnicamente impossível conciliar todas as funções simultâneas das vias e, ao mesmo tempo, obter um alto grau de eficiência em cada uma delas. A eficiência do deslocamento e do acesso local, em especial, são contrárias e a promoção de uma, eventualmente, apresentará como condicionante básica a restrição da outra. A Figura apresenta a relação entre a classificação viária mais usual e as facilidades de percurso e de acesso.

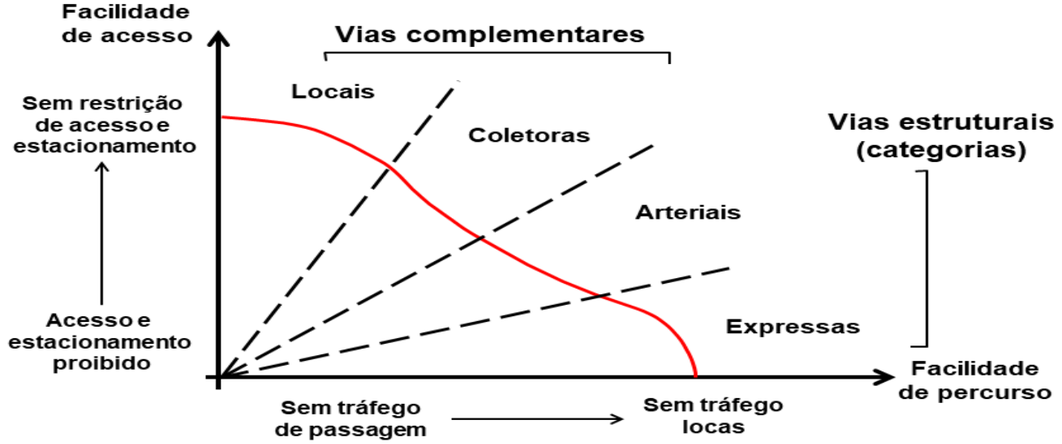


Figura 7: Curva de possibilidades técnicas em função do papel funcional atribuído a via
Fonte: Adaptado de: Universidade de São Paulo (2006)

Além da priorização, para que uma hierarquização viária seja considerada adequada é necessário que ela contemple aspectos específicos como a transição gradativa entre as funções, a continuidade e o balanceamento para cada função.

Para que a hierarquização funcional seja operacionalizada devem ser tomadas diversas intervenções físicas e de controle cujo objetivo é promover a eficiência requerida às funções priorizadas e, na medida do necessário, restringir as demais funções.

A classificação viária usual é composta por dois grupos de vias com duas classificações cada, os quais são[4]:

- - Vias estruturais.

  Tem por objetivo atender grandes deslocamentos. Nessas vias predomina o fluxo de passagem.

  - Expressas: apresentam controle de acesso com segregação do fluxo da via;
  - Arteriais: privilegiam o deslocamento ao longo da via, porém não possuem controle de acesso;

- Vias complementares.
  - Coletoras: estabelecem a ligação entre vias locais e arteriais;
  - Locais: restringem o fluxo de passagem.

A classificação básica, mais simples e fundamental, considera apenas três tipos de vias. Nesse caso, a via expressa é interpretada como tipo físico de uma via com função arterial.

Em síntese, uma concepção de hierarquização funcional deve viabilizar a correspondência entre o uso real e o uso projetado das vias, por meio do manuseio de diversas características físicas e de controle de tráfego de forma a garantir a eficiência requerida pela função prioritária da via e restringir as demais funções quando necessário.

As principais medidas manuseadas para garantir a eficiência da função prioritária de uma via são: frequência de interseções, preferência nas interseções em nível, controle de velocidade, controle de veículos pesados, controle das rotas de transporte público, controle de circulação, controle de estacionamento e controle do fluxo de pedestres.

4 UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Escola Politécnica. Departamento de Engenharia de Transportes. Capítulo 2. Organização do Sistema Viário. Material de apoio de curso de graduação. 21 p. 2006. Disponível em: <>. Acesso em: 26 de março de 2018.

1.2.1.1 Planos anteriores, estudos e projetos existentes.

Foram consultados quatro materiais distintos que abordam aspectos relacionados à hierarquização e circulação viária do município de Porto Velho, a Lei Complementar Nº 97/1999, que dispõe sobre o Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, o Plano Diretor de Porto Velho (2008), o Plano de Mobilidade de Porto Velho (2011) e o Programa de Mobilidade Urbana do Município de Porto Velho – PROMURB (2013 e 2019). A seguir serão apresentados os conteúdos relacionados à temática abordada presentes em cada um desses materiais.

- **Lei Complementar Nº 97/1999 que dispõe sobre o Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo**

Conforme a LC Nº 97/1999 a Hierarquização viária de Porto Velho fica dividida em Rede Viária Principal e Rede Viária Secundária, segundo a seguinte classificação:

i Rede Viária Principal:

  a Vias arteriais, que estabelecem conexões rodoviárias, de forma a otimizar seu acesso e minimizar o tráfego rodoviário em área urbana;

  - As vias arteriais, por sua vez, são subdivididas em arterial de primeira categoria e arterial de segunda categoria.

  a Vias coletoras, que definem a estrutura viária urbana e de uso do solo.

i Rede Viária Secundária:

  a Vias de interligação entre aquelas definidoras da estrutura viária urbana;

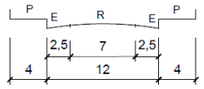
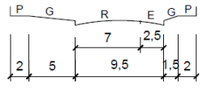
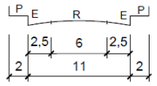
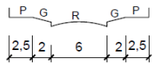
  b Vias locais que propiciam acesso a lotes.

As características das vias que compõe a estrutura viária, de acordo com a LC Nº 97/1999 podem ser analisadas na Tabela e no Quadro 1, Quadro 2 e **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, apresentados a seguir. Com base nesse material, a lei específica características e padrões bem claros para cada classe de via, desde sua localização no espaço urbano, características e função no sistema viário, até a apresentação de medidas e corte padrão das vias.

Tabela 3: Dados do sistema viário – Classificação e dimensionamento das vias

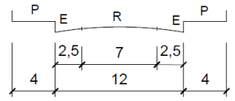
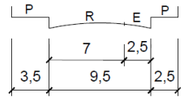
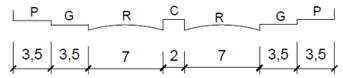
CLASSIFICAÇÃO E DIMENSIONAMENTO DAS VIAS						
		VIAS PRINCIPAIS			VIAS SECUNDÁRIAS	
		ARTERIAL	ARTERIAL	COLETORA	VIA LOCAL	VIAS LOCAIS
		1ª CATEGORIA	2ª CATEGORIA	VIA DE	VIA DE	ACESSO DOMICILIAR
		SISTEMA VIÁRIO PPAL	VIA DE LIG. E CONT.	PENETRAÇÃO	DISTRIBUIÇÃO	LOTE A./CARAT. SOCIAL,
FUNÇÃO		Ligações regionais, interzonais, centro bairro.	Ligações interzonais e contorno de zonas.	Via principal interna às zonas.	Ligação no interior das zonas.	Via acesso aos prédios.
PRIORIDADE DE UTILIZAÇÃO		Transporte coletivo, carga, veículo part. na função da via.	Transporte coletivo, cargas limitadas, part. de passagem.	Transporte coletivo, veículos particulares.	Veículos particulares	Veículos particulares.
PAVIMENTO	**Rolamento**	Asfalto ou concreto	Asfalto	Asfalto ou paralelep.	Paralelep. ou bl.conc.	Pedra irregular
	Passeio	Basalto ou ladrilho	Basalto ou ladrilho	Ladrilho	Ladrilho	Ladrilho
	Meio-fio	Concreto ou granito	Concreto ou granito	Concreto	Concreto	Concreto
LARGURA MÍNIMA		30 m	20 m	15 m	12 m	12 m
FAIXA CARROÇÁVEL MÍNIMA		19 m	11 m	9,5 m	6 m	6 m
PASSEIO LATERAL MÍNIMO		3,5 m	3 m	3 m	2 m	2 m
CANTEIRO CENTRAL MÍNIMO		2 m	2 m	-	-	-
DECLIVIDADE MÁXIMA		6%	8%	8%	12%	12%
DECLIVIDADE MÍNIMA		0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%
RAIO MÍNIMO	———	Conforme diretrizes adotadas				Praça de retorno
						Raio Interno = 7.5 m
RAIOS DE CONCORDÂNCIA		Variável de 5 a 10m conforme a hierarquia das vias envolvidas no cruzamento				
COMPOSIÇÃO MÁXIMA	———					Com praça retor=150m
						Sem praça retor=220m
ILUMINAÇÃO		Conforme regulamento do município				
SINALIZAÇÃO	———	VERTICAL = Conforme CNT				
		HORIZONTAL = Pintura termoplástica aplicada sobre superfície asfaltada				
INCLINAÇÃO DO PASSEIO		2% e no máximo 3% de inclinação transversal				
ALTURA MEIO FIO		0.15 para todas as vias				
Obs.: As vias de pedestres deverão ter largura mínima de 6m e declividade mínima de 5% e máxima de 12% ou transformarem-se em escadarias.						

Fonte: Adaptado de Anexo 5, Quadro I - LC 97/1999 (1999)

DENSIDADE	LARGURA	PERFIL
ALTA	20 m	
BAIXA	20 m	
ALTA	15 m	
BAIXA	15 m	

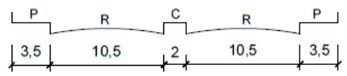
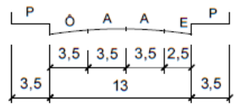
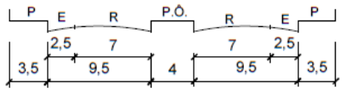
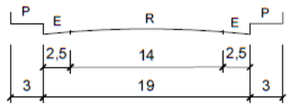
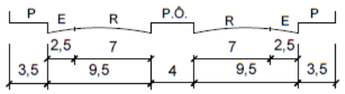
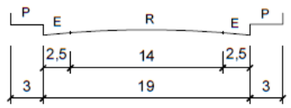
P = PASSEIO E = ESTACIONAMENTO R = ROLAMENTO G = GRAMA / ARVORES

Quadro 1 - Dados do sistema viário – Vias Locais
Fonte: Adaptado de Anexo 5 da LC 97/1999 (1999)

LARGURA	PERFIL
20 m	
15 m	
30 m	

P = PASSEIO E = ESTACIONAMENTO R = ROLAMENTO C = CANTEIRO G = GRAMA / ARVORES

Quadro 2 - Dados do sistema viário – Vias Coletoras
Fonte: Adaptado de Anexo 5 da LC 97/1999 (1999)

TIPO	CATEGORIA	LARGURA	PERFIL
	PRIMEIRA	30 m	
A	SEGUNDA (BINARIO)*	20 m	
B	SEGUNDA	30 m	
C	SEGUNDA	20 m	
D	SEGUNDA	28 m	
E	SEGUNDA	25 m	

P = PASSEIO E = ESTACIONAMENTO R = ROLAMENTO C = CANTEIRO Ô = ÔNIBUS PÔ = PONTO DE ÔNIBUS A = AUTOMÓVEL

Quadro 3 - Dados do sistema viário – Vias Arteriais
Fonte: Adaptado de Anexo 5 da LC 97/1999 (1999)

Ainda segundo a LC Nº 97/1999, as intersecções entre vias de diferentes níveis de serviços deverão ser tratadas com base nas características de tráfego recebido pelas vias existentes e sua função no sistema viário urbano consolidado.

- **Lei Complementar nº 311, de 30 de junho de 2008 – Plano Diretor de Porto Velho**

O Plano Diretor de 2008 classifica o sistema viário em:

i Vias arteriais, destinadas a atender ao tráfego direto, em percurso contínuo, interligar rodovias e vias coletoras e a atender às linhas de ônibus. Estas vias são subdividas em: Principal, Interbairros e Secundárias;

ii Vias coletoras, destinadas a coletar e distribuir o tráfego entre as vias arteriais e locais;

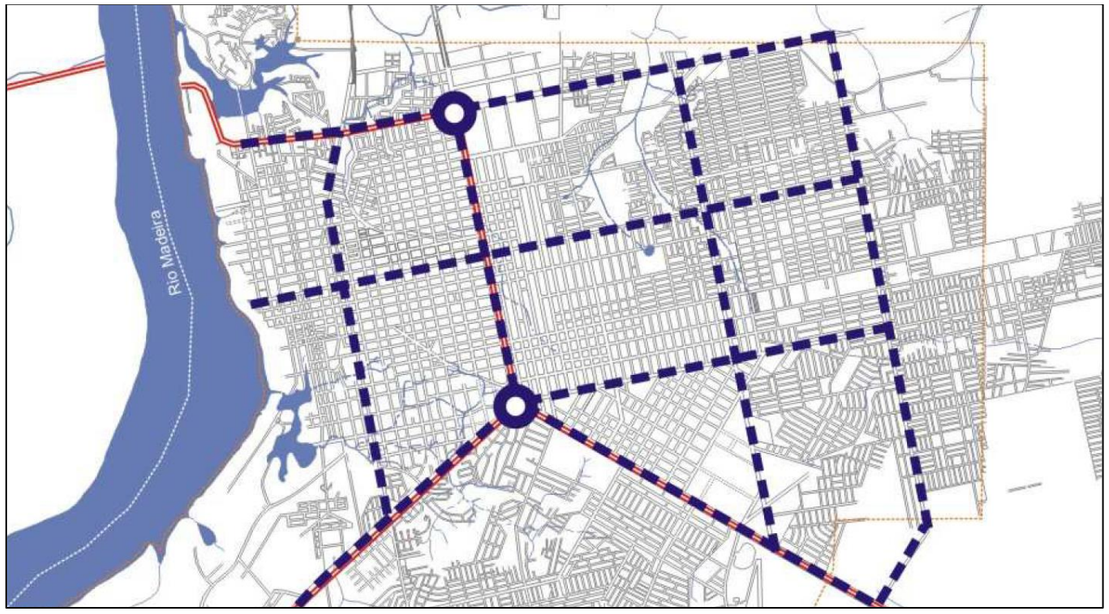
iii Vias estruturais, destinadas a receber pistas exclusivas para ônibus;

iv Vias locais, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

v Ciclovias e ciclofaixas, vias públicas destinadas ao uso exclusivo de ciclistas;

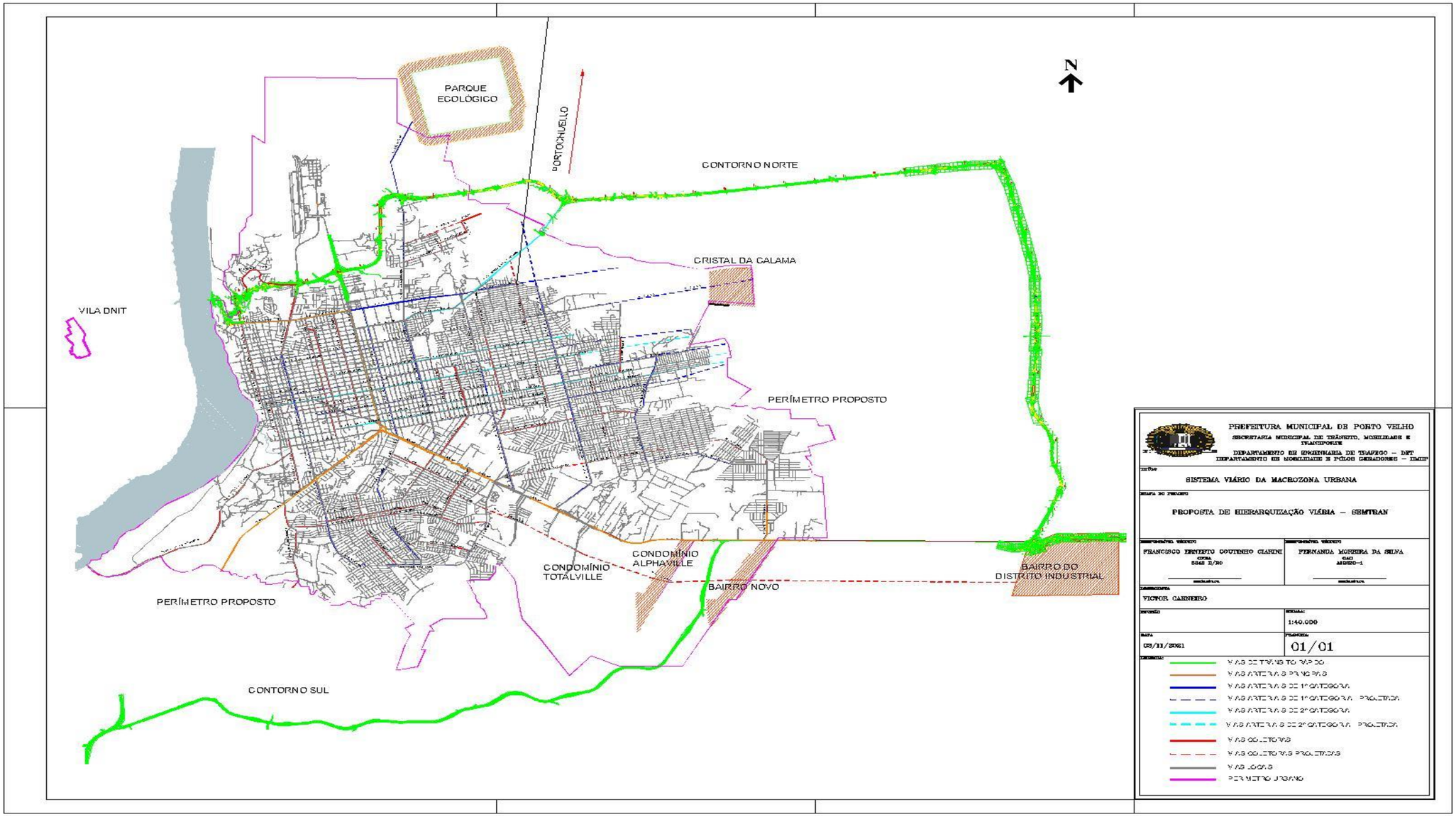
vi Vias de pedestres, vias públicas destinadas ao uso exclusivo de pedestres.

Com o objetivo de reduzir conflitos de circulação, o Plano Diretor de Porto Velho (2008), sugeriu um novo modelo de hierarquização viária em que um conjunto de vias expressas, nomeado de sistema viário principal, deverá apresentar alta prioridade de circulação. O sistema viário principal será complementado por vias de ligação entre as vias expressas e por vias de tráfego reduzido. O esquema teórico da hierarquização viária proposta pelo Plano Diretor é apresentado no Croqui 1.



Croqui 1: Esquema teórico das vias da hierarquização
Fonte: Plano Diretor de Porto Velho (2008)

O Croqui 1 exibe a hierarquização viária proposta pelo Plano Diretor de Porto Velho (2021), a qual apresenta a definição de vias arteriais principais, arteriais interbairros, arteriais secundárias, estruturais e coletoras. As vias arteriais interbairros têm por objetivo viabilizar a ligação entre diferentes bairros sem a necessidade de passar pela região central.



Mapa 9 - Hierarquização viária proposta pelo Plano Diretor de Porto Velho
Fonte: Plano Diretor de Porto Velho 2021.

Além da sugestão de hierarquização viária apresentada, o Plano Diretor de Porto Velho (2008) indica algumas intervenções pontuais no sistema viário da cidade, como a abertura e pavimentação das avenidas Sete de setembro e Pinheiro Machado e a criação de binário entre as ruas Miguel Chakian e Pedro da Rocha. As intervenções físicas propostas para as avenidas Sete de setembro e Pinheiro Machado foram devidamente implantadas, com a desapropriação de algumas áreas e a abertura e pavimentação de trechos dessas vias. Já o binário proposto entre as ruas Miguel Chakian e Pedro da Rocha não se encontra em operação, sendo a circulação em duplo sentido direcional nesses locais.

O objetivo da implantação do binário proposto consistia em viabilizar que ônibus estaduais e intermunicipais acessassem a rodoviária sem a necessidade de trafegar pela Avenida Jorge Teixeira, a qual, em 2007, se apresentava sobrecarregada pelo tráfego de caminhões.

O Plano Diretor também propõe a implantação de vias marginais a BR-364 no trecho entre a Faculdade de Ciências Humanas, Exatas e Letras de Rondônia – FARO e a região de Areia Branca. Por meio da análise de imagens áreas e de satélites foi possível observar que as vias marginais foram implantadas apenas no trecho entre a FARO e a Avenida Governador Jorge Teixeira.

Além dessas questões, o Plano Diretor indicou a necessidade de desviar o fluxo de veículos pesados da região central da cidade, por meio da implantação de duas variantes, uma a Leste e outra a Sul. Segundo o Plano Diretor, a variante Sul apresentava o objetivo de retirar o fluxo pesado da região sul da cidade por meio da conexão entre dois pontos distintos da BR 364, conforme Figura . Por meio de análise de imagens áreas foi verificado que a proposta em questão não foi implantada.

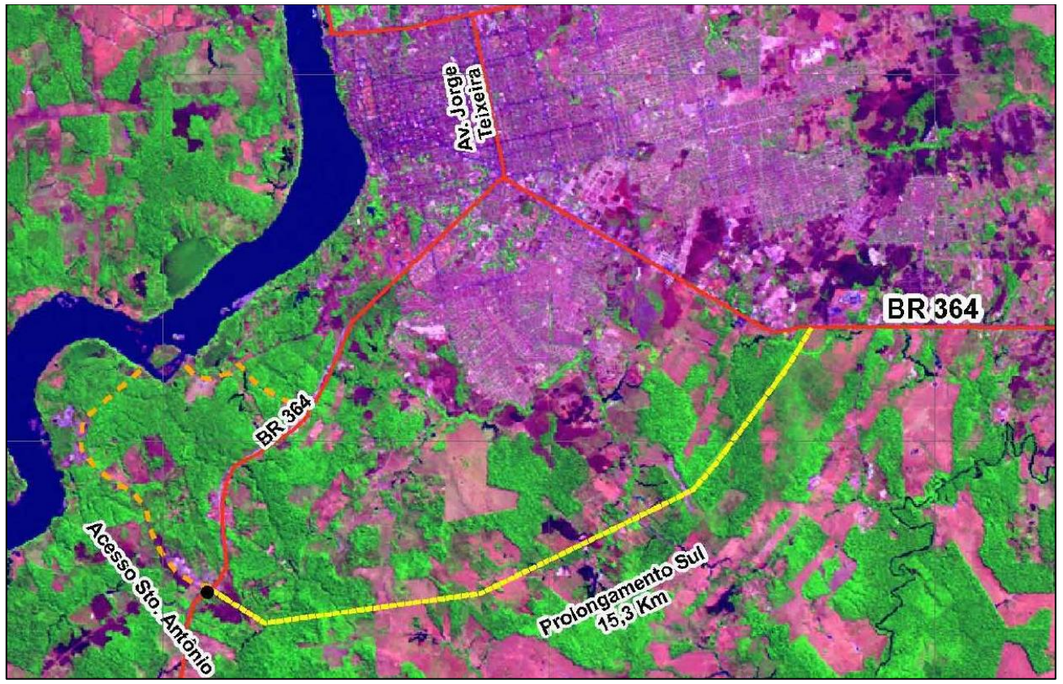
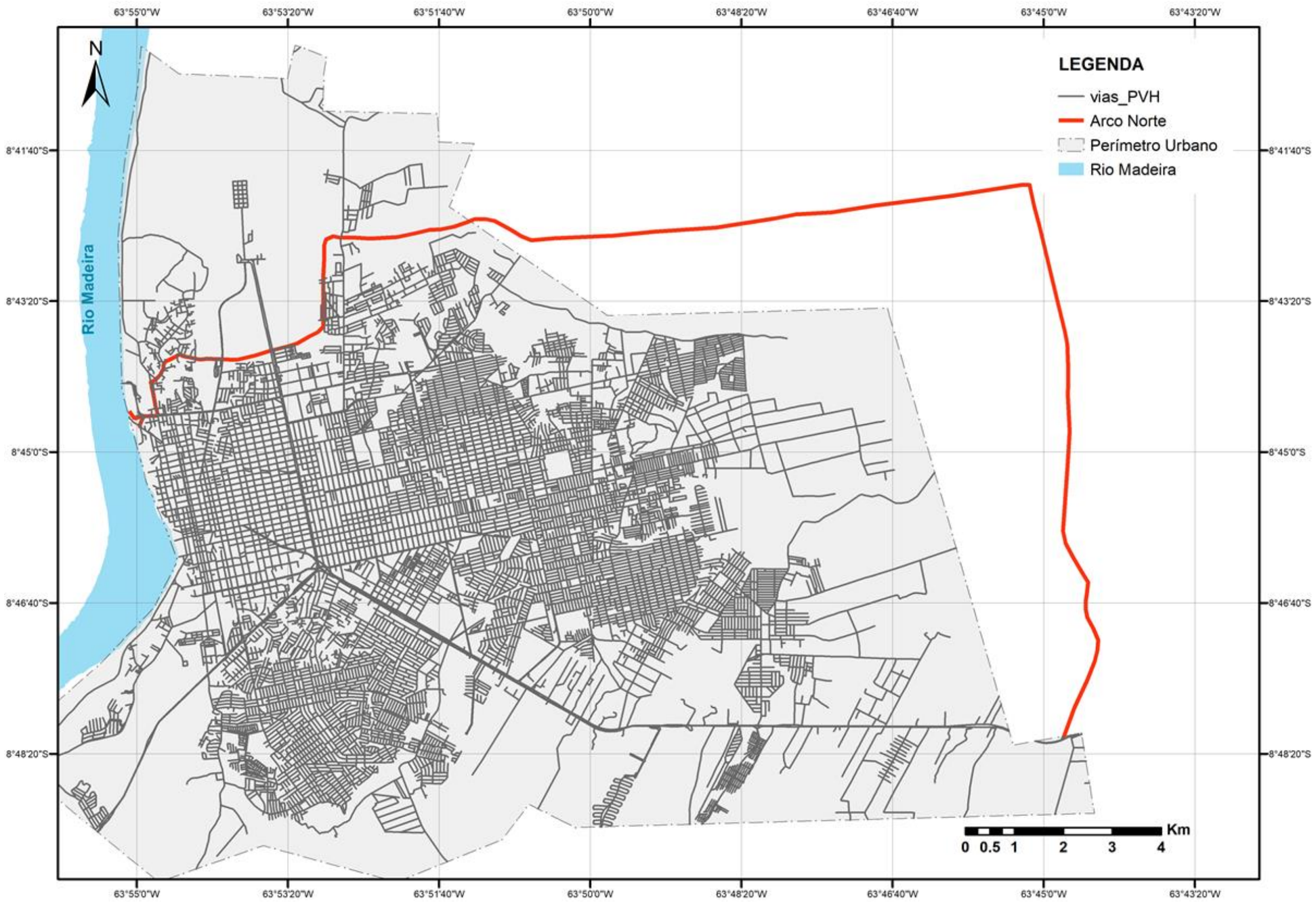


Figura 8: Proposta Variante Sul

Fonte: Plano Diretor de Porto Velho (2008)

No Plano Diretor foi indicado que a variante proposta a Leste (ou Norte) possuía traçado inicial definido com trecho final conectado a Avenida Imigrantes, e objetivo de viabilizar a ligação entre a BR-364 e o porto, sem a necessidade de passar pela região central da cidade, o que permitiria que a Avenida Jorge Teixeira voltasse a desempenhar papel de via urbana. O traçado em questão foi alterado de modo a evitar a ligação com a Avenida Imigrantes, passando a variante mais próximo do limite urbano em sua porção norte, conforme **Erro! Fonte de referência não encontrada.**. O projeto, de autoria do DNIT, já foi finalizado e encontra-se em fase de implantação, com alguns trechos executados.



Mapa 10- Traçado Variante Norte
Fonte: adaptado de DNIT

Lei 12.587, de 30 de janeiro de 2011 - Plano de Mobilidade de Porto Velho

O Plano de Mobilidade - PMob elaborado pelas empresas Via Urbana e EGL Engenharia em 2011, apresentou módulo exclusivo sobre a classificação funcional do sistema viário de Porto Velho (Módulo B1). Primeiramente foram apresentados os principais aspectos conceituais sobre o sistema viário e os fatores de hierarquização.

Em seguida, foi apresentado o Sistema Viário Principal Atual – SVPA do município de Porto Velho, o qual, segundo o PMob (2011), é composto por 17 vias distribuídas no perímetro urbano. A seleção dessas vias, à época, foi feita pela SEMTRAN por apresentarem atividades que geram grandes fluxos de veículos e concentrarem pontos críticos em algumas de suas interseções.

Para caracterizar a estrutura das vias, foi levantada, por meio da análise do mapa da cidade e de visitas *in loco*, a largura das vias, as quais são apresentadas na Tabela .

Tabela 5: Síntese do levantamento das dimensões lineares das vias do SVPA

NOME	LARGURA DA VIA		EXTENSÃO (m)	CANTEIRO CENTRAL
	MÍNIMA (m)	MÁXIMA		
Av. Sete de setembro	12,11	12,11	2.521,51	Não
Av. Calama	6,30	13,00	9.929,65	Não**
Av. Campos Saltes	9,45	19,00	6.143,25	Não
Av. Carlos Gomes	10,61	10,61	3.175,46	Não
Av. dos Imigrantes	9,87	22,30	6.743,25	Sim
Av. Duque de Caxias	10,58	10,58	3.125,23	Não
Av. Farquar	14,09	14,09	3.110,24	Não
Av. Jorge Teixeira	13,06	46,90	6.193,18	Sim
Av. Lauro Sodré	15,90	15,90	4.684,65	Não
Av. Mamoré	7,44	18,00	6.192,12	Não*
Av. Pinheiro Machado	12,61	12,61	7.604,36	Não
Av. Rio Madeira	9,23	18,50	6.883,21	Sim
Rua Dom Pedro II	9,66	9,66	3.075,45	Não
Rua Guaporé	9,02	18,30	5.813,49	Sim
Rua Jatuarana	12,69	12,69	4.062,29	Não
Rua José Amador dos Reis	9,50	9,50	3.021,34	Não
Rua José Vieira Caúla	9,60	9,60	5.972,43	Não**

*Medida considera o canteiro central quando ele existe;
** Vias que possuem canteiro central em parte do trecho;
Fonte: Adaptado de PMob – Caderno B1 (2011)

Também foi levantado o uso do solo lindeiro devido à influência direta que ele possui no tráfego de veículos e pedestres, com destaque para as áreas comerciais e de serviços público, as quais tendem a apresentar maior atração e geração de viagens. O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta alguns dos usos observados nas vias do SVPA durante a elaboração do PMob (2011).

USO DO SOLO
Áreas de chácaras, sítios, matas e parques
Áreas de serviço ou moradia militar
Distribuidoras em geral
Locais de vendas em varejo
Shopping, aeroporto, rodoviária e similar
Residencial
Lotes não construídos
Templos religiosos
Empresa de rádio, TV, jornais e publicidade
Agências bancárias
Hotéis, pousadas, pensões e motéis
Locais de prestação de serviços públicos
Serviços de saúde
Serviços de instalação e reparação de diversas naturezas
Canteiro de obras
Garagens
Locais proibidos a estacionamento

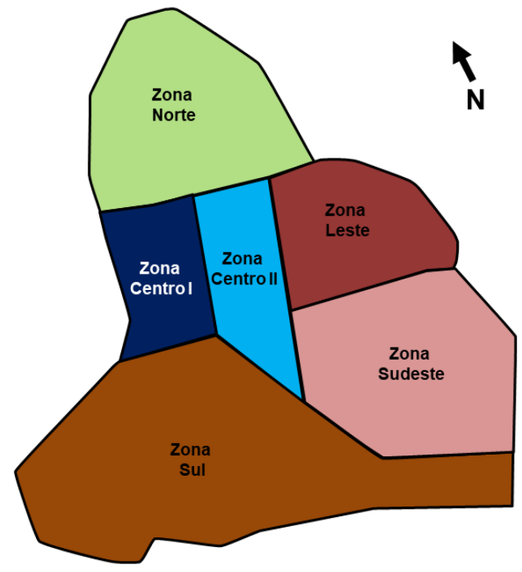
Quadro 4 - Exemplo de usos identificados no SVPA pelo PMob
Fonte: Adaptado de PMob – Caderno B1 (2011)

Para estabelecer os parâmetros a serem utilizados na elaboração da classificação funcional, o PMob (2011) realizou um diagnóstico das condicionantes urbanísticas. A partir das diretrizes para mobilidade urbana presentes no Plano Diretor de Porto Velho (2008) e na Política de Mobilidade Urbana, o PMob (2011) inferiu que o plano viário deve considerar que os veículos circulem em condições compatíveis de segurança e conforto e que a fluidez do trânsito não seja comprometida. Além disso, as ações de tráfego devem contemplar a paisagem urbana da cidade com a implantação de vegetação nos canteiros centrais, estacionamentos e áreas de passagem de pedestres, bem como em áreas que possuam equipamentos urbanos e sinalização viária de forma racional e nos pontos estrategicamente definidos.

O PMob (2011) apresentou um método de classificação do sistema viário de Porto Velho baseado em quatro aspectos centrais: relação existente entre as vias e o uso do solo, fatores geométricos, principalmente do SVPA, diretrizes estabelecidas no Plano Diretor de Porto Velho, princípios de mobilidade urbana para os diferentes modos de transporte, conforme definido pelo Ministério das Cidades, com priorização dos modos não motorizados de deslocamento. Além desses pontos, também foram considerados os princípios da hierarquização viária estabelecidos pela Engenharia de Tráfego.

O método proposto foi composto por três etapas. A primeira consistiu na proposição dos critérios e diretrizes para a classificação funcional do sistema viário atual de Porto Velho. A segunda foi composta por uma proposição de classificação funcional do Sistema Viário Principal Atual (SVPA) e do entorno imediato. Por fim, a terceira etapa estabeleceu características funcionais e regulamentares para cada classe de via.

As diretrizes consideradas pelo PMob (2011), durante o processo de desenvolvimento da classificação viária, tiveram como base a divisão do município em macrozonas para determinar a ligação entre todas as zonas da cidade. A proposta previa a conexão entre macrozonas vizinhas com foco na região central da cidade. Porto Velho foi dividida em seis zonas de acordo com as características geográficas do município: norte, centro I, centro II, sul, sudeste (industrial) e leste, conforme Croqui 2.



Croqui 2: Divisão de da cidade em macrozonas utilizadas pelo PMob
Fonte: Adaptado de PMob – Caderno B1 (2011)

O PMob (2011) considerou que todas as macrozonas deveriam possuir uma quantidade de todas as classes funcionais de vias de modo a garantir uma circulação boa e o crescimento estruturado. Também foi estabelecida uma tabela preliminar de quantitativos de vias por classe, conforme Tabela adaptada do DNER (1999).

Tabela 6: Quantitativo de vias por classificação

SISTEMA VIÁRIO	PARTICIPAÇÃO TOTAL (%)
(1)Arterial Principal	05 – 10
(2)Arterial Secundário	10 – 15
(1+2)Arterial Secundário	15 – 25
(3)Vias Coletoras	10 – 15
(4)Vias Locais	65 – 80

Fonte: Adaptado de DNER (1999)

Devido ao porte de Porto Velho, não foram estabelecidos parâmetros mínimos de vias expressas, porém o PMob (2011) sugeriu que essas fossem previstas de modo a preservar os seus prováveis corredores de implantação. Também foi prevista a possibilidade de mudança futura na classificação funcional de alguma via devido ao crescimento urbano e eventuais políticas de direcionamento/restrição de crescimento.

Outro parâmetro considerado pelo PMob (2011) foi o espaçamento entre as vias arteriais internas a uma macrozona. As distâncias utilizadas foram as estabelecidas pelo DNER (1999), as quais são apresentadas na Tabela 10.

Tabela 10: Espaçamento entre vias de acordo com o setor da cidade

SETOR DA CIDADE	ESPAÇAMENTO ENTRE VIAS (m)
Centro da cidade	200 a 800
Urbana (áreas centrais e intermediárias, exceto o centro da	201 a 800
Suburbana	1500 a 3000
Áreas periféricas com baixa densidade de uso do solo	3000 a 4500

Fonte: Adaptado de DNER (1999)

Foi estabelecido que a classificação funcional da via deve ser especificada com foco na garantia da circulação e ser compatibilizada com o uso do solo lindeiro sem, no entanto, ser determinada por esse. Devem ser reconhecidas as funções prioritárias das vias no que diz respeito à garantia da fluidez de circulação ou a permissão de acessos locais de modo a amenizar os conflitos entre funções.

Por fim, o PMob (2011) apresenta como diretriz da classificação funcional das vias a priorização dos deslocamentos leste-oeste. O estudo sugere que as vias expressas a serem propostas futuramente enfatizem esse sentido de deslocamento, uma vez que, foi identificada uma tendência de expansão urbana da cidade nessa direção. Em situações de cruzamento entre vias de mesma hierarquia, foi proposta a priorização do fluxo no sentido leste-oeste.

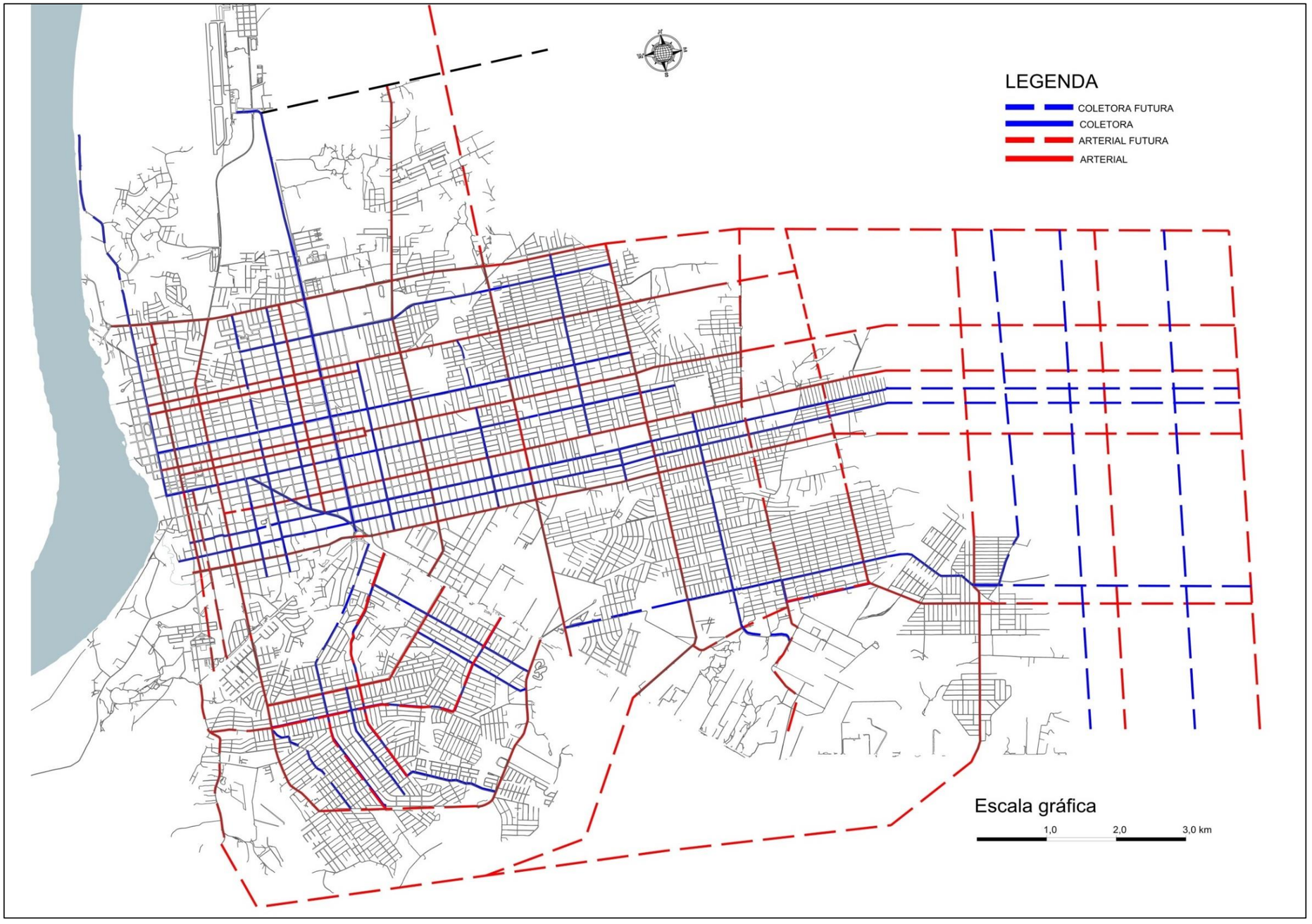
Conforme exposto, a segunda etapa da metodologia proposta pelo PMob (2011) refere-se à espacialização da classificação viária no mapa da cidade de Porto Velho, a qual é apresentada na Tabela e no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**.

ARTERIAL ATUAL	COLETORA ATUAL
1 Av. dos Imigrantes	1 Rua Padre Ângelo
2 Av. Calama	2 Av. Tiradentes
3 Rua Abuanã	3 Estrada da Penal
4 Av. Carlos Gomes	4 Rua Henrique Soró
5 Rua Dom Pedro II	5 Av. Pinheiro Machado
6 Av. José Vieira Caúla	6 Av. Sete de setembro
7 Av. Amazonas	7 Av. Raimundo Cantuária
8 Av. Rio de Janeiro	8 Rua Alexandre Guimarães
9 Rua Jatuarana	9 Rua Abacateiro
10 Estrada 13 de Setembro	10 Rua Pau Ferro
11 Av. Presidente Dutra	11 Rua Anarí
12 Rua Lauro Sodré	12 Rua Açaí
13 Av. Campos Sales	13 Av. Farquar
14 Rua Rafael Vaz e Silva	14 Rua Getúlio Vargas
15 Av. Rio Madeira	15 Rua Guanabara
16 Av. Guaporé	16 Av. gov. Jorge Teixeira
17 Av. Mamoré	17 Rua Venezuela
ARTERIAL FUTURA	18 Rua Arí Marcos
18 Rua Prudente de Moraes	19 Rua Andréia
19 Estrada Areia Branca	20 Rua Amador dos Reis
20 Rua BrahmSued	21 Rua Popular
21 Rua Quirino Campofiorito	**COLETORA FUTURA**
22 Rua Abacateiro	22 Rua Shockness
23 Rua Geraldo Siqueira	23 Av. Farquar
24 Rua Três e Meio	24 Rua Getúlio Vargas
25 Rua Miguel Calmon	25 Rua Fernando Elias
26 Rua Rio Brilhante	26 Rua da Lua
27 Rua Boiçucaranga / Rua Nova	27 Rua Paraná
28 Rua Popular	

Tabela 7: Relação das vias classificadas

Fonte: Adaptado de PMob – Caderno B1 (2011)

A etapa 3 foi apresentada por meio da Tabela e refere-se ao estabelecimento de características funcionais e regulamentares para cada classe de via. O PMob (2011) ressalta que devido à dinâmica e ao crescimento acelerado do município, deve ser atualizada com a inserção de informações novas e compatíveis com a realidade de Porto Velho.



Mapa 11 - Hierarquização viária proposta pelo PMob
Fonte: Adaptado de PMob (2011)

Tabela 9: Características típicas das vias em função da classificação funcional

	VIAS LOCAIS	VIAS COLETORAS	VIAS ARTERIAIS		VIAS EXPRESSAS
			SECUNDÁRIA	PRINCIPAL	
Função	Essencialmente de acesso local	Fluidez e acesso local	Fluidez e acessibilidade local restrita	Fluidez	Fluidez
Cruzamento (espaçamento)	-	-	Mínimo de 200m entre cruzamentos	-	Não recomendado
Regulamentação de velocidade	Limite de 20 a 30 km/h (pequenos raios de curvatura e obstáculos eventuais)	Limite de 40 a 50 km/h (raios de curvatura moderados e obstáculos em situações extremas)	Limite de 60 km/h (sem raios de curvatura reduzidos e obstáculos para controle de velocidades)	Limite de 80 km/h (com raios de curvatura reduzidos e obstáculos para controle de velocidades)	Limite superior a 80 km/h (exceto onde a geometria for desfavorável)
Estacionamento de veículos	Permitido (exceto em locais inseguros)	Permitido dos dois lados e muito utilizado	Restrito (em função das condições de tráfego)	Não possui estacionamento junto ao meio-fio	Proibido (proporcionado em vias locais paralelas)
Acesso veicular ao solo lindeiro	Permitido (função essencial), interseções frequentes.	Disciplinado (locais seguros), interseções frequentes com movimentos permitidos.	Permite acesso as propriedades	Restrito e protegido (para pólos gerados); interseções espaçadas ou com proibição de movimentos; vias divididas.	Proibido (proporcionado por vias locais paralelas), acesso controlado por ramais bem espaçados
Estacionamento Carga e Descarga	Permitido	Permitido com regulamentação	Restrito com regulamentação	Proibido	Proibido
Movimento de veículos pesados	Permitido para entregas e serviços	Regulamentação de atividades de entregas e serviços e de percurso	Regulamentação por percurso	Regulamentação por percurso	Proibido
Calçadas	Mínimo de 2,40 m com duas faixas (serviço e circulação)	Mínimo de 2,40 m com três faixas (serviço, circulação e acesso)	Mínimo de 2,65 m com três faixas (serviço, circulação e acesso)	Mínimo de 4,85 m com três faixas (serviço, circulação e acesso)	Não recomendado
Movimento de pedestres	Livre com cruzamentos aleatórios	Controlado em faixas de pedestres	Protegido e canalizado (interferência mínima no tráfego)	Protegido e canalizado (interferência mínima no tráfego)	Segregação total (preferencialmente com separação de níveis)
Atividades predominantes	Proporciona entrega de mercadorias e serviços aos domicílios	Possui atividades comerciais a nível local ou de bairro	Interconecta o sistema arterial principal, pode ter equipamentos comerciais.	-	-
Tráfego local	Comum (função essencial)	Grande	Pequeno	Quase inexistente	Quase inexistente
Tráfego de passagem	Quase inexistente	Quase inexistente	Comum (de média distância)	Comum (de média distância)	Comum (de longa distância)

Fonte: Adaptado de PMob – Caderno B1 (2011)

As características dos cruzamentos em função da classificação funcional das vias que o compõem foi proposta conforme Tabela .

Tabela 9: Características típicas de cruzamentos em função da classificação funcional das vias

	LOCAL	COLETORA	ARTERIAL
LOCAL	Interseções sem controle de tráfego	-	-
COLETORA	Interseções com sinalização de prioridade	Interseções semaforizadas (todos os movimentos permitidos)	-
ARTERIAL	Não deve ocorrer	Interseções semaforizadas (alguns movimentos proibidos)	Interseções semaforizadas (alguns movimentos proibidos)
EXPRESSA	Não deve ocorrer	Não deve ocorrer	Cruzamentos em desnível (ou conexões por ramais de acesso)

Fonte: Adaptado de PMob – Caderno B1 (2011)

- **Programa de Mobilidade Urbana do Município de Porto Velho - PROMURB (2013)**

O Programa de Mobilidade Urbana do Município de Porto Velho – PROMURB (2013) desenvolvido pela Empresa LOGITRANS – Logística, Engenharia e Transportes Ltda. caracterizou a hierarquia viária a partir de seis elementos: sinalização, largura da via, paisagismo e iluminação diferenciada, rotatórias, bloqueios parciais e traçado sinuoso.

A sinalização viária horizontal e vertical é um elemento de grande importância na hierarquização funcional das vias, pois identifica as condições operacionais. Do mesmo modo, a largura da via também deve estar relacionada com a função que a via desempenha no sistema viário, bem como com o número de faixas de circulação pretendidas e com a presença ou não de estacionamento junto ao meio-fio.

O PROMURB (2013) pontua que a largura e o padrão das calçadas, o paisagismo e a iluminação também podem caracterizar a hierarquização viária. O estudo destaca que em vias com maior volume de veículos e pedestres é indicado que a iluminação seja mais intensa.

O estudo apresenta a definição de rotatória a qual consiste em um elemento disciplinador do trânsito, passível de ser utilizado em qualquer categoria de vias e cuja eficácia está diretamente relacionada à intensidade do fluxo de veículos no local e as dimensões desse dispositivo viário. É apresentado também o conceito de mini rotatória, estratégia desenvolvida na Inglaterra, adaptada em São Paulo e amplamente utilizada em cidades brasileiras. Essa estratégia consiste na implantação de círculo com raio de 1,0 a 8,0 metros no centro do cruzamento, o qual pode ser pintado de amarelo e rodeado por tachões refletivos monodirecionais ou ser de asfalto com uma elevação em torno de 10 centímetros, com rampa nas extremidades de modo a permitir o giro de veículos de grande porte.

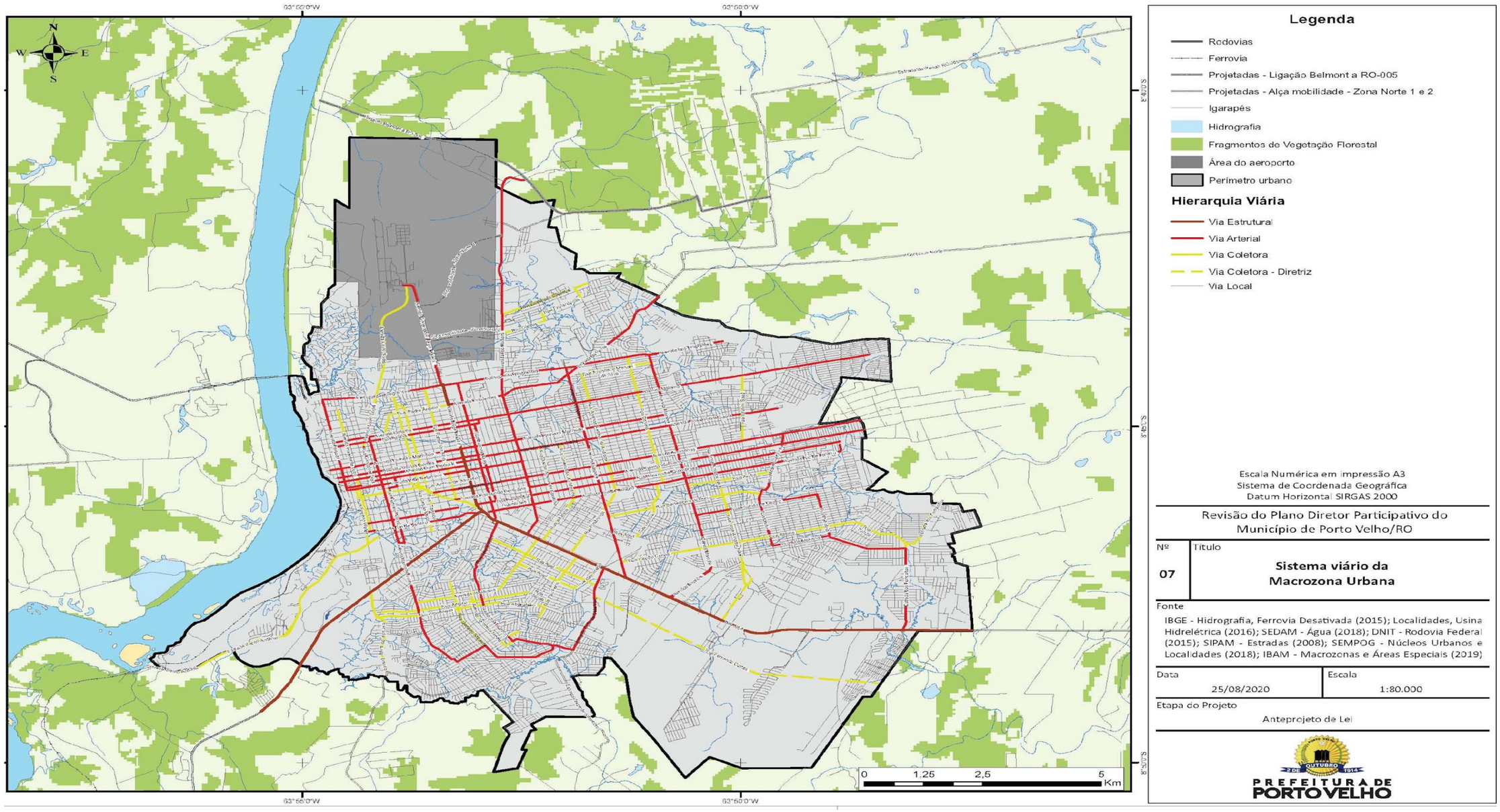
Com relação aos bloqueios parciais ou totais o PROMURB (2013) indica essas medidas como uma estratégia passível de ser implantada em vias locais, com objetivo de permitir a implantação de mobiliários urbanos e para assegurar o uso da via para práticas de lazer.

A proposta de hierarquização viária apresentada pelo estudo busca consolidar a estrutura prevista pelo Plano Diretor de Porto Velho (2008), com algumas adequações. O traçado sinuoso também é apresentado como uma possibilidade de criação de espaços destinados à implantação de mobiliário e equipamentos urbanos.

Embora o estudo não tenha ressaltado, estratégias como o traçado sinuoso e a criação de bloqueios parciais ou totais podem ser utilizadas, em vias locais, com o objetivo de inibir o tráfego de passagem (ou mesmo eliminá-lo no caso das obstruções totais) por meio da redução da velocidade de circulação no local. Essas medidas tendem a gerar espaços mais seguros a circulação de pedestres e modos não motorizados ao desestimularem a circulação de automóveis e veículos pesados.

A hierarquização viária apresentada pelo PROMURB, busca consolidar a estrutura viária prevista pelo Plano Diretor de Porto Velho (2008), com a inserção de adequações específicas. As principais vias classificadas como arteriais e coletoras na região considerada como centro expandido pelo estudo (porção delimitadas pelas vias Rua Salgado Filho, Avenida Governador Jorge Lacerda, Rua Abunã e Avenida Rio de Janeiro) deixaram de ser classificadas como tal, na proposta em questão.

- **Lei 838, de 04 de janeiro de 2021 – Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho**



Mapa 12 - Hierarquização viária proposta pelo Plano Diretor Participativo de Porto Velho
Fonte: Plano Diretor Participativo de Porto Velho (2021)

O Mapa 12, mostra a hierarquização viária proposta pelo Plano Diretor de Porto Velho (2021), a qual apresenta a definição de vias arteriais, coletoras e estruturais.

1.2.1.2 Diagnóstico da situação atual

No sentido de verificar a oferta das vias da Hierarquização Viária vigente (apresentada no Plano Diretor de Porto Velho, 2008), foi realizada uma análise da oferta de viário a partir do mapa de hierarquização. Esta análise buscou identificar a porcentagem de participação das vias arteriais, coletoras e estruturais no espaço urbano e considerou o conjunto de todas as vias existentes no perímetro urbano vigente (Tabela 1). Os resultados obtidos evidenciam que as vias arteriais juntas correspondem a 5,49% do total do sistema viário urbano, ao passo que as vias coletoras correspondem a 3,75%.

Tabela 11: Oferta de vias da Hierarquização Viária

Classificação das vias	Participação total %
Arteriais Interbairros	2,16%
Arteriais Principais	0,73%
Arteriais Secundárias	2,59%
Coletoras	3,76%
Estruturais	0,52%
Extensão total (km)	**1805**

Fonte: do autor

Segundo parâmetros do DNER (Tabela 1) para que a classificação viária funcione com eficiência, as vias arteriais, em seu conjunto, devem ter uma participação total no sistema na ordem de 15 a 25% ao passo que as vias coletoras devem participar entre 10 a 15%. Os resultados obtidos pela análise da classificação viária vigente estão aquém do recomendado.

Tabela 12: Recomendação da Engenharia de Tráfego - DNER

Sistema viário	Participação total (%)
Arterial Principal	05 – 10
Arterial Secundário	10 – 15
(1+2) Arterial total	15 – 25
Vias Coletoras	10 – 15
Vias Locais	65 – 80

Fonte: Adaptada de DNER (1999)

Conforme exposto na contextualização inicial deste capítulo, a hierarquização viária quando corretamente planejada e devidamente implantada tende a minimizar os conflitos existentes entre os diversos interesses da sociedade (trânsito de passagem e de acesso).

Nesse sentido, o conhecimento da função principal das vias é de extrema importância. Em reunião remota com participação de técnicos da SEMTRAN e de diversos órgãos foi debatida a relação das vias que realizam a ligação entre os diferentes setores/bairros da cidade. A lista obtida ao final está elencada no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**.

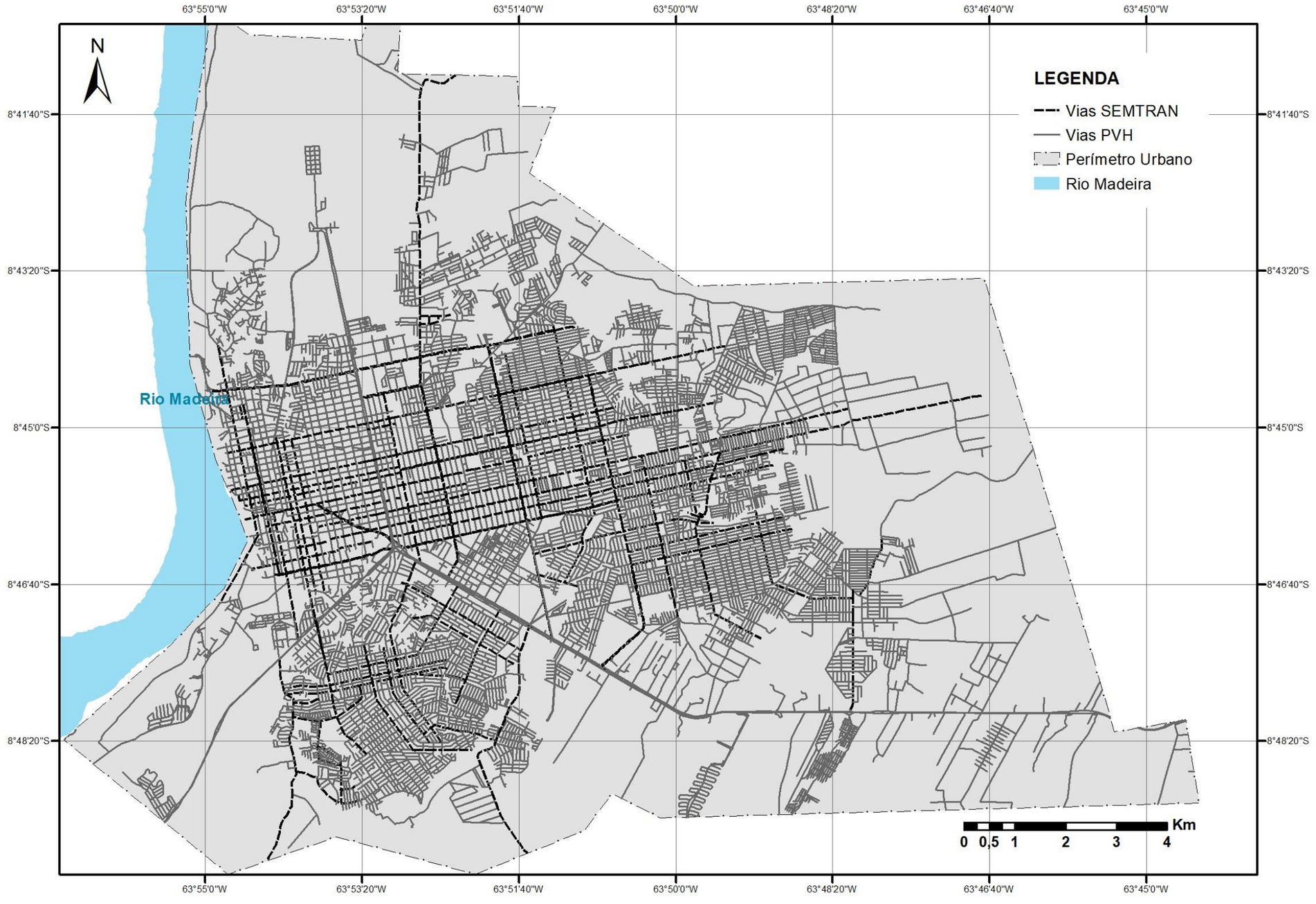
Vias de Ligação entre Bairros/Regiões	
Rua Raimundo Cantuária	Rua Mariana
Rua Almirante Barroso	Rua Petrolina
Avenida Carlos Gomes	Estrada dos Periquitos
Avenida Calama	Avenida Farquar
Rua Abunã	Avenida Presidente Dutra
Avenida Pinheiro Machado	Avenida Marechal Deodoro
Rua Dom Pedro II	Rua Tenreiro Aranha
Avenida 07 de Setembro	Avenida Rogério Weber
Avenida Amazonas	Avenida Nações Unidas
Avenida Imigrantes	Avenida Campos Sales
Avenida Tiradentes	Rua Prudente de Moraes
Avenida Calama	Avenida Jatuarana
Avenida José Vieira Caula	Rua Pau Ferro
Rua Alexandre Guimarães	Rua Três e Meio
Avenida Rio de Janeiro	Estrada 13 de setembro (Estrada do Japonês)
Rua Benedito Inocêncio	Rua Algodoeiro
Rua Atlas	Rua Abacateiro
Rua Mario Andreazza	Rua Angico
Rua Plácido de Castro	Estrada do Areia Branca
Rua Buenos Aires	Rua Joao Paulo
Avenida Rio Madeira	Rua Principal
Avenida Guaporé	Rua Anari
Rua Ananias Ferreira Andrade	Rua Açaí
Rua Daniela	Rua Geraldo Siqueira
Avenida Mamoré	Rua Tancredo Neves
Rua José Amador dos Reis	Rua Miguel Calmon
Rua União	Rua Joaquim da Rocha
Rua Mané Garrincha	

Quadro 5 - Vias de Ligação entre Bairros/Regiões de Porto Velho

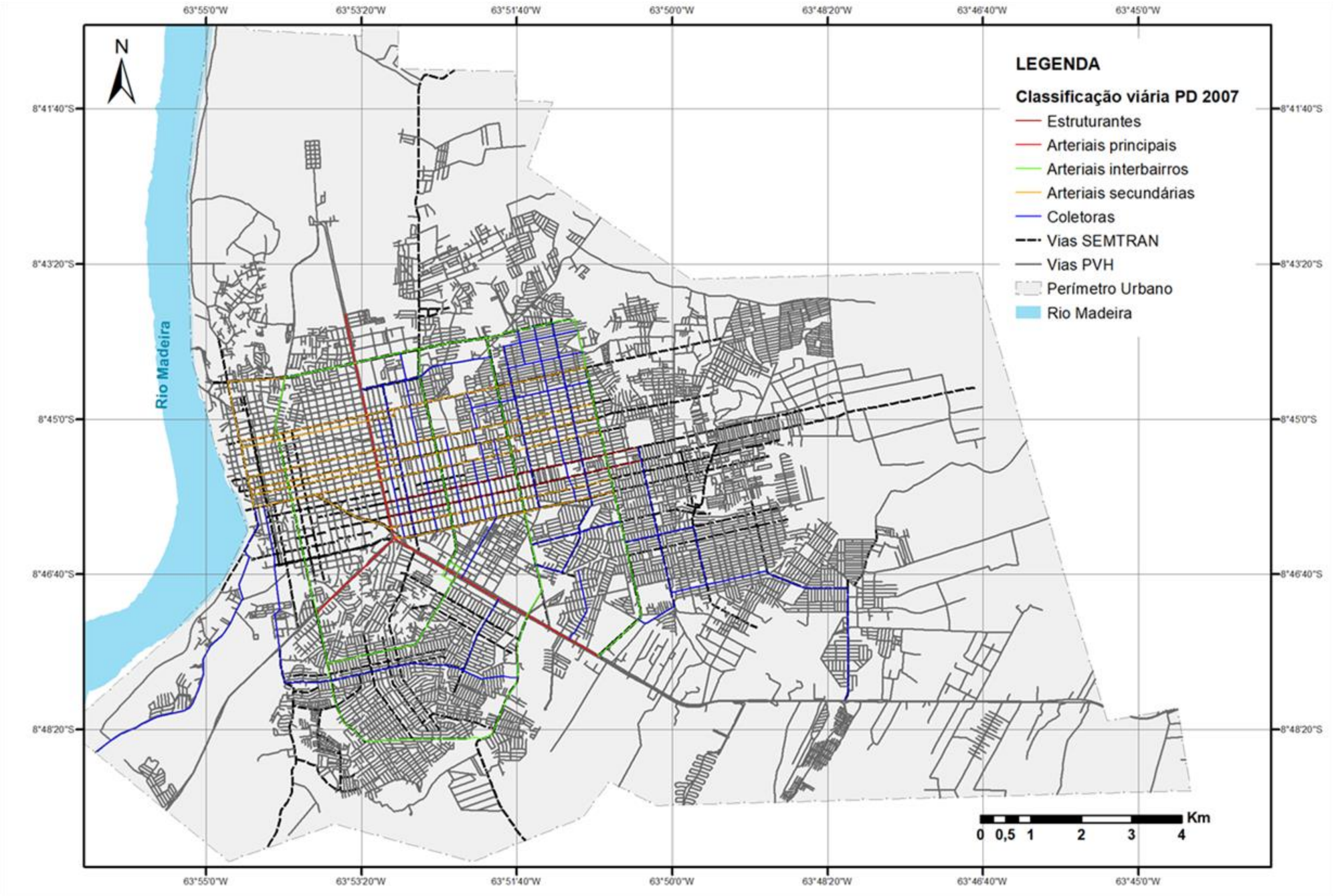
Fonte: Prefeitura de Porto Velho (2017)

Para avaliar a relação entre as vias identificadas durante a reunião remota e a hierarquização viária apresentada pelo plano diretor, foi realizada uma sobreposição das informações, a qual é apresentada no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**.

A localização das vias de ligação identificadas é apresentada no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**.



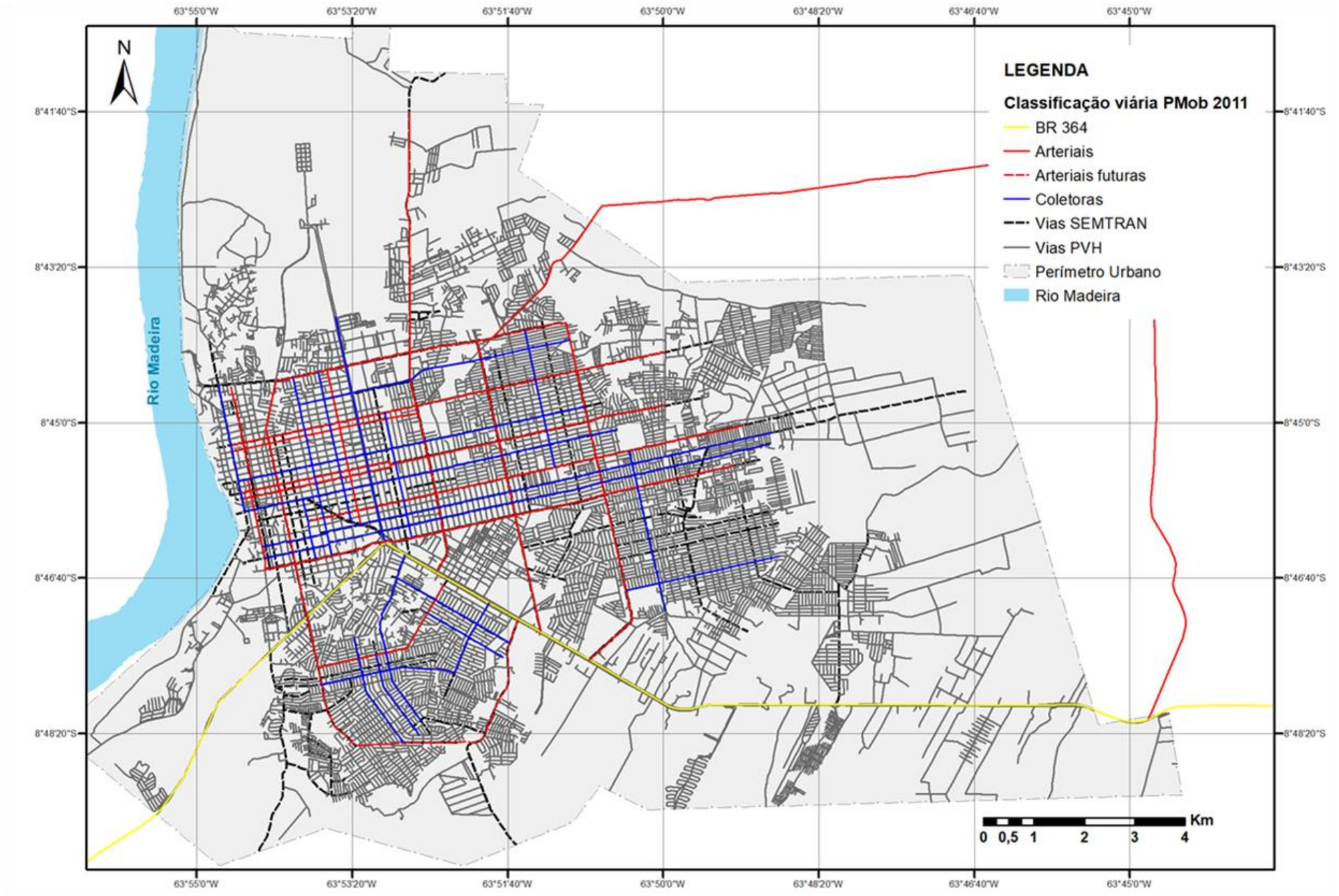
Mapa 13 - Vias de ligação entre bairros, identificadas durante a reunião remota
Fonte: do autor



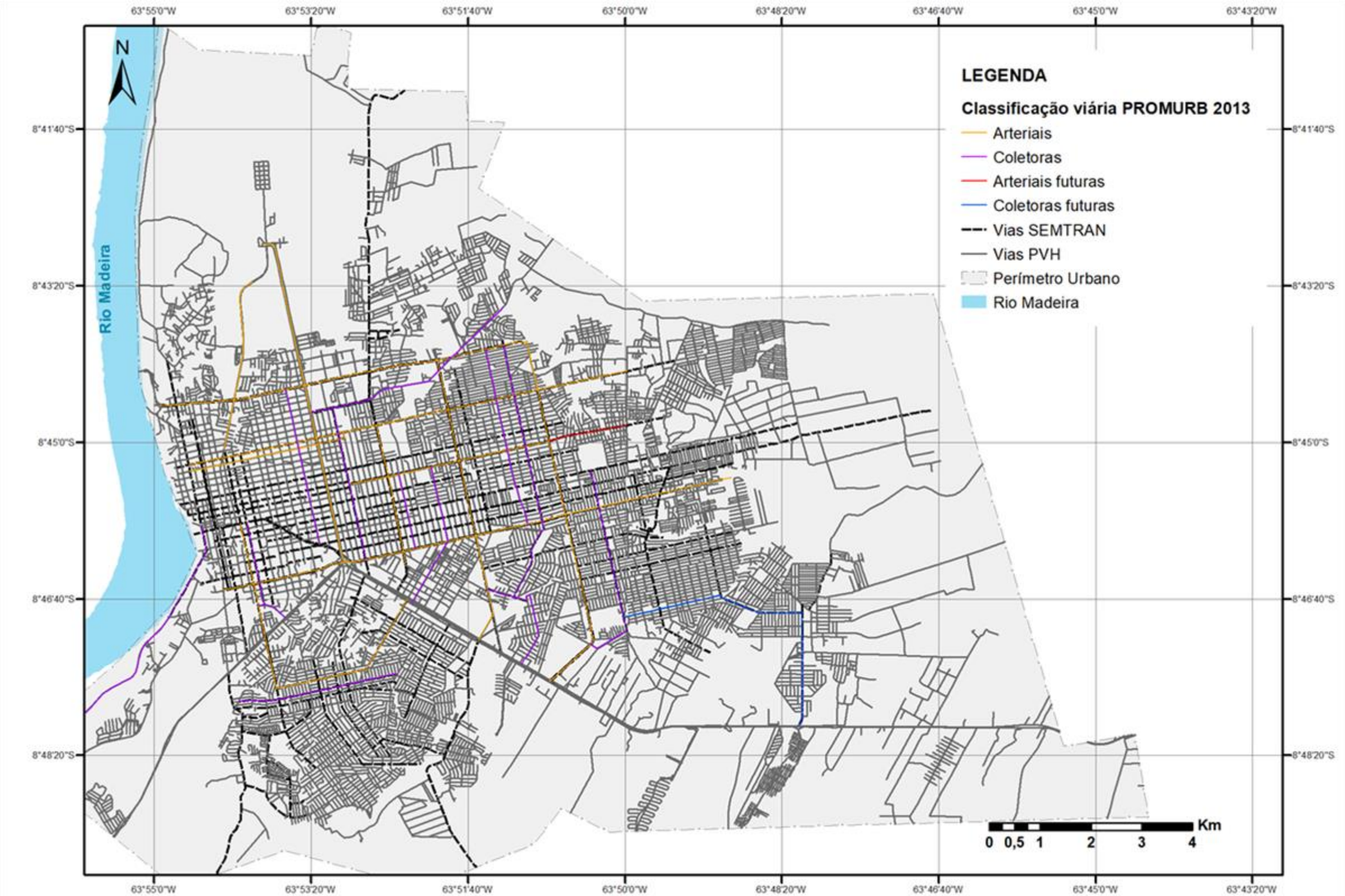
Mapa 14 - : Classificação viária proposta pelo Plano Diretor (2008) sobre as vias indicadas como ligações entre bairros pela SEMTRAN
Fonte: Do Autor

O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** evidência forte relação entre as vias consideradas como principais pelo Plano Diretor (2008) e as identificadas como eixos de ligação entre setores/bairros durante a reunião remota. No entanto, é possível observar que a classificação proposta pelo Plano não se estende ao prolongamento das vias, deixando sem priorização parte significativa do sistema viário urbano da cidade em sua porção próxima ao limite leste. A parte sul da cidade também apresenta distinções entre as vias classificadas como principais, pelo Plano e as identificadas na reunião remota.

Realizando a mesma comparação com as propostas de classificação viária apresentadas pelo PMob (2011), **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, e pelo PROMURB (2013), **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, é possível observar maior similaridade entre a classificação viária proposta pelo Plano de Mobilidade e a identificação feita pelos técnicos da SEMTRAN e dos demais órgãos, indicando maior adequação dessa proposta, a realidade vivenciada pela população, quando comparada as outras duas classificações observadas.



Mapa 15 - Classificação viária proposta pelo PMob (2011) sobre as vias indicadas como ligações entre bairros durante a reunião remota
Fonte: Do Autor



Mapa 16- Classificação viária proposta pelo PROMURB (2013) sobre as vias indicadas como ligações entre bairros durante a reunião remota
Fonte: Do Autor

Outro aspecto identificado com a equipe da SEMTRAN e que deverá ser considerado nas proposições é a viabilização da integração das demais regiões com a Zona Sul por meio da implantação de novos acessos, aberturas de vias e/ou alargamento de vias existentes. Sobre este aspecto a Secretaria de Obras já possui a relação das vias que deverão ser alargadas em trechos específicos (Tabela 1).

Tabela 13: Relação de logradouros previstos para serem alargados

Logradouro	Medida a ser alargada (m)	Trecho da intervenção
Av. Rio Madeira	4,19	Av. Imigrantes à Rua Santa Luzia
Rua Pau Ferro	2,08	BR 364 a Rua Abacateiro
Av. Farquar II	0,88	Av. Imigrantes a Estrada Belmont
Av. Guaporé	5,86	Av. Rio de Janeiro a BR 364
Av. Rio de Janeiro	1,88	Av. Mamoré a Rua Mané Garrincha

Fonte: Adaptado de SEMTRAN (2017)

A hierarquização viária e o plano de circulação, apesar de serem assuntos distintos, assumem papeis essenciais no deslocamento de pessoas e cargas e devem ser tratados em conjunto. Enquanto a hierarquização está relacionada com a função das vias e sua distribuição no espaço urbano, a circulação viária trata da forma como os deslocamentos irão ocorrer. Neste sentido, é coerente abordar no diagnóstico, temas relacionados com aspectos da circulação.

O centro tradicional de Porto Velho é formado pelo perímetro das vias Rua Farquar, Rua Almirante Barroso, Avenida Governador Jorge Teixeira e Avenida Calama. Analisando a caixa viária da região central, por meio de imagens aéreas e da ferramenta *street view* da empresa Google (Figura e Figura), é possível identificar a presença de duas ou mais faixas de circulação e estacionamento, junto ao meio-fio, em ambos os lados da via.

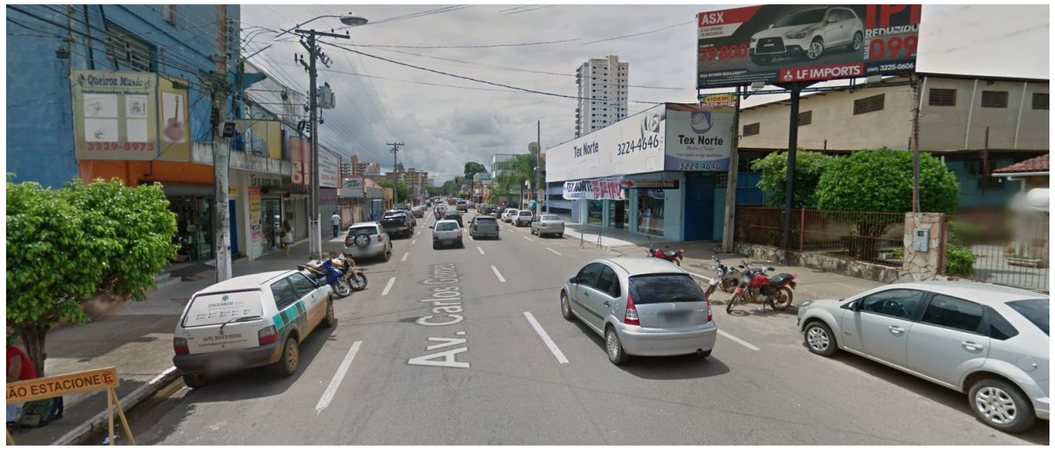


Figura 9: Duas faixas de circulação e estacionamento dos dois lados da via na Av. Carlos Gomes entre as vias R. Terneiro Aranha e Av. Campos Sales
Fonte: Google Maps, 2012 (Acesso em 20/03/18)



Figura 10: Duas faixas de circulação e estacionamento dos dois lados da via na Rua Marechal Deodoro entre as ruas Pedro II e Afonso Pena
Fonte: Google Maps, 2012 (Acesso em 20/03/18)

Uma vez que a zona central de Porto Velho atrai elevado volume de veículos e pessoas, é necessário o desenvolvimento de estudos específicos que analisem formas de equilibrar o fluxo de passagem e o de acesso por meio, por exemplo, do tratamento adequado dos estacionamentos (exemplos: restrição de estacionamentos nos dois lados da via, implantação de estacionamentos rotativos e de bolsões de

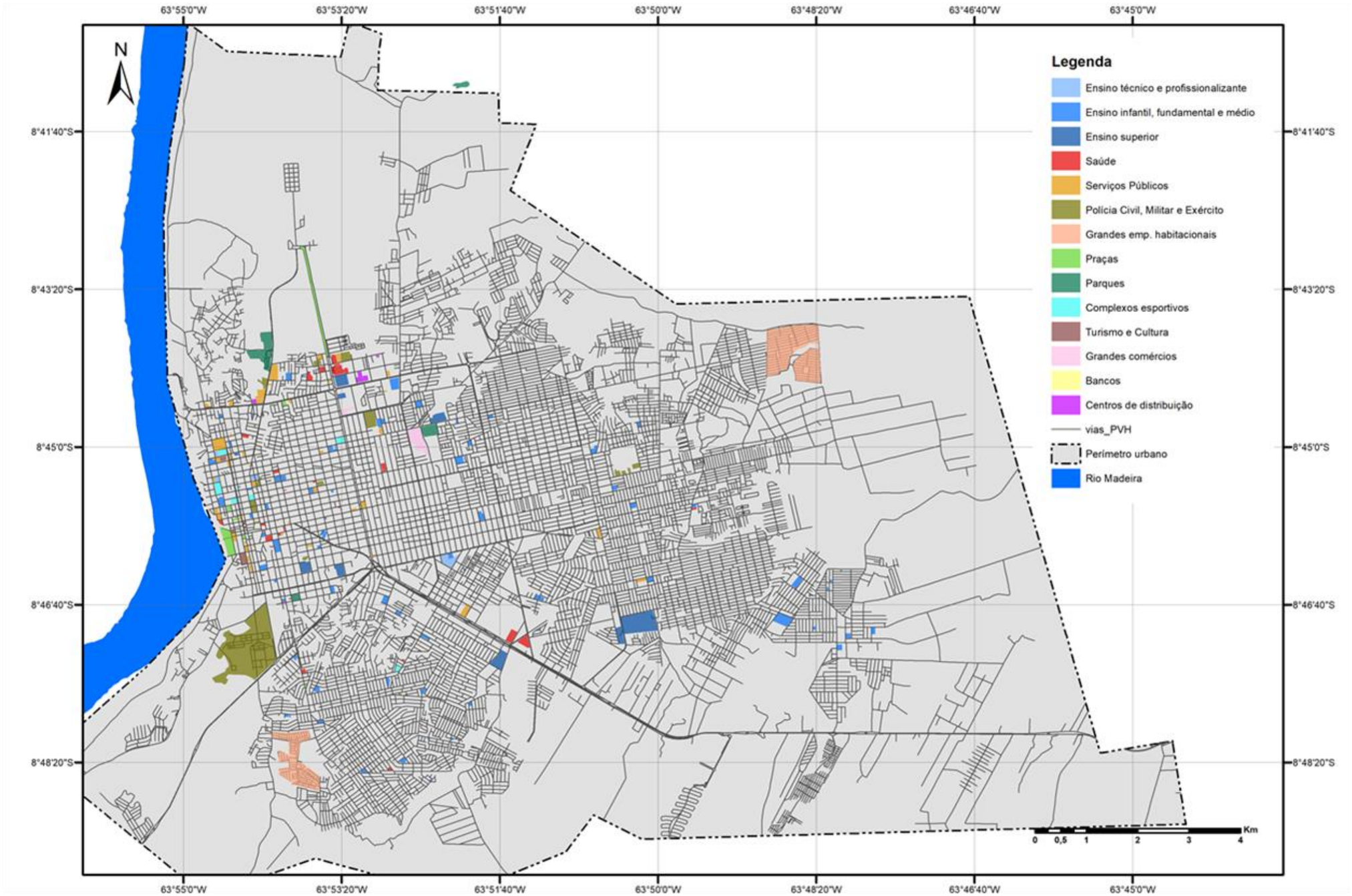
estacionamentos localizados em locais estratégicos), aumento da oferta de vias exclusivas para o transporte público, desvio do fluxo de passagem do núcleo central, implementação de medidas de moderação de tráfego, dentre outras estratégias capazes de conciliar as funções distintas de acesso e mobilidade desempenhadas pelas vias do centro.

Para estudo aprofundado da circulação viária na região central será necessária à realização de levantamento de campo em que deverão ser coletados os sentidos das vias, a sinalização presente nas interseções, a existência de semaforização e a programação utilizada em cada horário, contagens classificadas de veículos, contagem de pedestres, juntamente com informações complementares relacionadas ao uso do solo no local e a presença de polos geradores de viagens.

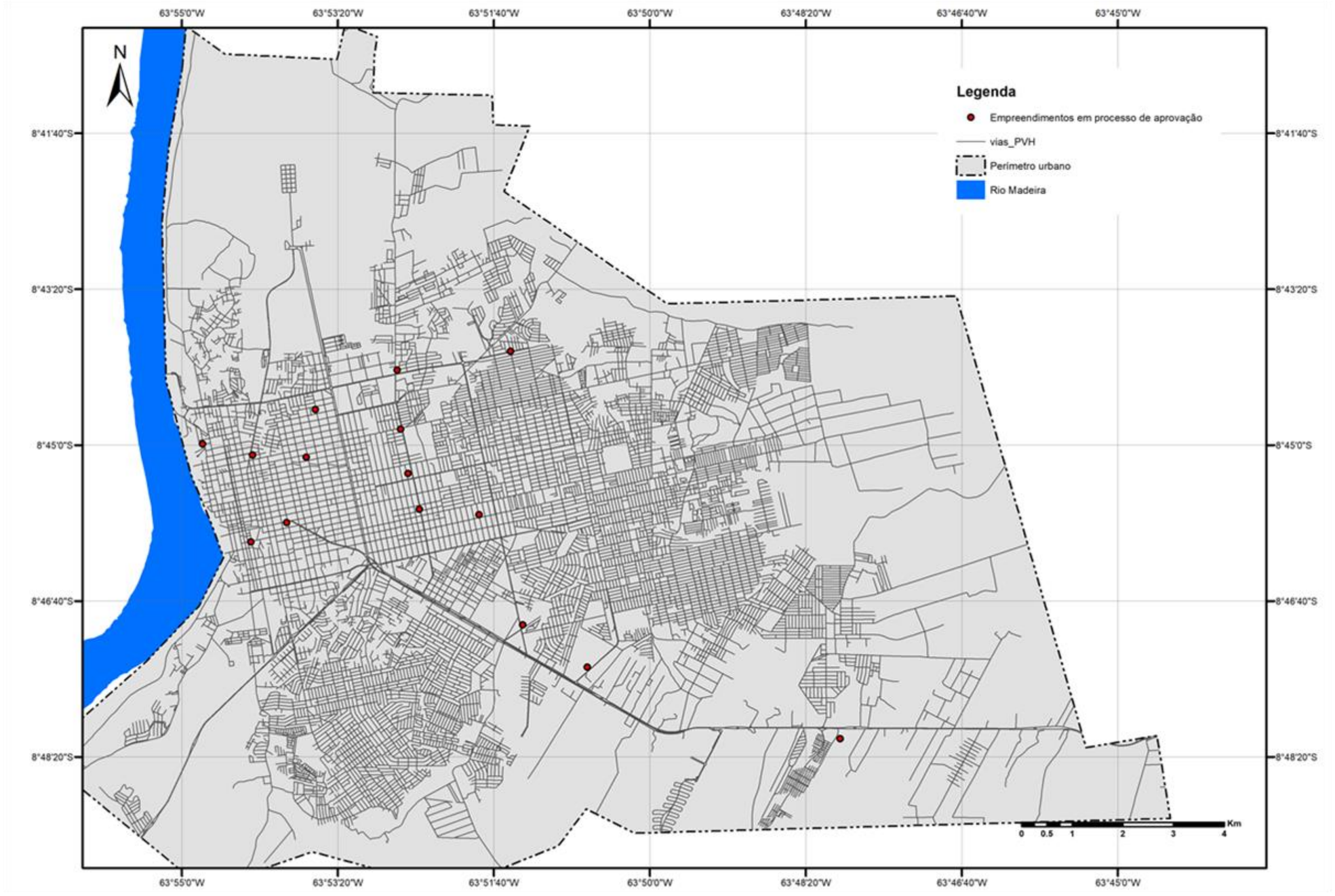
A circulação de veículos e pessoas pela cidade está diretamente ligada aos serviços e as atividades ofertadas e suas localizações. Todo deslocamento está relacionado a um motivo de viagem o qual pode ser trabalho, estudo, lazer etc. Nesse contexto é importante destacar os polos geradores de tráfego, os quais são elementos que atraem e/ou geram viagens dentro da cidade. Dentre os possíveis polos geradores de tráfego podemos citar shoppings, escolas, indústrias, hospitais, e outros tipos de equipamentos.

O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta a localização de diversos polos geradores de tráfego no sistema vário de Porto Velho. Nele é possível observar a presença de polos geradores em todas as regiões da cidade, porém com maior concentração nas regiões central e norte. Essas áreas apresentam elevada concentração de serviços públicos, instituições de ensino e de equipamentos de saúde e lazer. A usual atração das regiões centrais das cidades, devido à elevada presença de estabelecimentos comerciais e de serviços se confirma no caso de Porto Velho com grande concentração de polos gerados de tráfego nessa região.

A atratividade da região central e seu entorno imediato com relação à implantação de polos geradores de tráfego também pode ser observada no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, no qual são apresentados os empreendimentos ainda em situação irregular. Porto Velho apresenta elevado número de empreendimentos irregulares, o que evidencia a necessidade de readequação da legislação vigente. Encontra-se em elaboração pela equipe da SEMTRAN uma proposta de revisão da legislação em questão, a qual estuda, dentre outras questões, a possibilidade de implantação de estacionamento fora do empreendimento, mediante a execução de rota acessível para pedestres entre os locais. Aliado a isso, deverão ser implantadas outras medidas como a regulamentação de estacionamento pago na via, em algumas regiões, dentre outras, que busquem desestimular o uso de modos motorizados individuais.



Mapa 17 - Polos Geradores de Porto Velho.
Fonte: do autor



Mapa 18 - Polos Geradores de Tráfego em processo de aprovação
Fonte: adaptado de SEMTRAN, 2018

Embora o transporte de carga possua grande importância no funcionamento das cidades, sendo necessário ao deslocamento de mercadorias, alimentos e utensílios, no cenário atual de crescimento populacional e de congestionamentos crescentes das cidades brasileiras, a circulação de veículos pesados torna-se mais um fator que prejudica a fluidez dos deslocamentos. Os veículos de carga costumam ocupar grandes parcelas do espaço viário e ao mesmo tempo afetam a microacessibilidade de várias áreas da cidade (Ministério das cidades, 2015).

A Lei n. 12.587/2012 foi criada com o objetivo de mitigar os impactos ocasionados pela circulação de veículos pesados nos centros urbanos. Essa lei prevê o controle de uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e à operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições. Este instrumento permite estabelecer restrições ao transporte de carga durante os horários de maior fluxo de veículos, reduzir conflitos e otimizar a eficiência do sistema viário. A adoção deste tipo de restrições e medidas de controles promove o abastecimento da cidade de forma programada.

Segundo o Ministério das Cidades (2015), esses instrumentos já são utilizados em grandes centros urbanos brasileiros, e sua implementação exige uma comunicação clara das regras e fiscalização adequada para seu cumprimento.

No caso específico de Porto Velho, a legislação existente apresenta falhas, com erros na demarcação das áreas de restrição a circulação de veículos de carga. A ausência de fiscalização e sinalização também foi destaca pelos participantes da audiência pública realizada no dia 06 de dezembro de 2018.

1.2.1.3 Audiência pública

Durante a audiência pública realizada no dia 06 de dezembro foram discutidas questões relacionadas à hierarquização e circulação viária, polos geradores de tráfego e circulação de veículos de carga. Conforme exposto, existem quatro propostas de classificação do sistema viário (Plano Diretor de 2008, Plano de Mobilidade de 2011 e Programa de Mobilidade Urbana de 2013 e Plano diretor Participativo de 2021). No entanto, nenhuma dessas encontra-se implantada. Há uma certa cultura local, estabelecida de não hierarquia.

Embora essa seção não apresente os índices de acidentes de tráfego, assunto que será abordado junto ao tema “Circulação viária humanizada”, é importante destacar que a ausência de uma hierarquização implantada, com prioridades bem definidas, contribui para o elevado índice de acidentes.

Com relação à circulação o município possui projeto de circulação geral e plano viário, porém esses não estão formalizados. Também foi ressaltada a inexistência de regras e de classificações distintas paras as diferentes categorias viárias.

A ausência de dados foi um dos problemas identificados no presente estudo. Durante a audiência foi citado que o cadastro municipal oficial (portogeo) encontra-se em fase de atualização, porém não há troca de informações e dados com a esfera estadual e o poder judiciário. Essa questão é agravada pela ausência de padronização de bases de dados, no que se refere à tecnologia e processos de trabalho.

Com relação à integração entre transportes e o uso do solo urbano foi destaco o fato de o Plano Diretor atual apresentar apenas um direcionamento superficial do tema sem propor diretrizes de ocupação por classe viária ou estabelecer vetores de crescimento de modo a direcionar a oferta de infraestrutura urbana.

Os pontos relacionados a circulação de veículos de carga já foram abordados no diagnóstico e consistem na presença de tráfego de passagem de veículos pesada por dentro da malha viária urbana da cidade, o que expõe a população a riscos de acidentes mais graves além de impactar negativamente na fluidez do tráfego. Existem propostas de desvio do fluxo em questão por meio das variantes norte e sul (Plano Diretor, 2008), porém essas ainda não foram plenamente implantadas. Além disso, foram citadas as falhas existentes na legislação com erros na demarcação da área em que a circulação de veículos pesados é limitada ou proibida e falta de sinalização e fiscalização adequadas.

1.2.1.4 Considerações Finais

Esta seção procurou abordar a situação atual da hierarquização e circulação viária de Porto Velho, juntamente com a circulação de veículos pesados, por meio da apresentação de informações e dados secundários adquiridos junto à equipe municipal, legislação vigente, sites oficiais, e estudos anteriores realizados sobre estes temas.

Conforme levantado durante as pesquisas e consolidado por meio da audiência pública. O município de Porto Velho possui quatro propostas de hierarquização viária, porém nenhuma dessas encontra-se, de fato, plenamente implantada. Não há uma clara definição das prioridades das vias dentro do sistema viário.

Do mesmo modo, o plano de circulação também apresenta possibilidades de melhorias. As ruas do município são largas, porém a regulamentação indiscriminada de estacionamentos, os quais são permitidos, praticamente, em todo o sistema viário de Porto Velho, inclusive em vias cuja prioridade deve ser dada ao fluxo de passagem, como em vias arteriais, reduz significativamente a capacidade das vias.

Com relação à circulação de veículos de carga, as falhas na legislação existente, a ausência de fiscalização adequada e a inexistência de rotas de desvio, fazem com que esses veículos circulem por áreas inapropriadas da cidade, aumentando os riscos de acidentes graves e reduzindo a fluidez do fluxo.

1.2.2 Desestímulo ao transporte individual

O uso indiscriminado do transporte motorizado individual nos grandes centros brasileiros e mundiais tem levado a graves problemas como extensos congestionamentos, poluição do ar e sonora, elevados índices de acidentes, além da ocupação de grande parcela da área urbana por vias e dispositivos viários. De modo geral, a qualidade de vida nessas cidades tem sofrido os impactos negativos da priorização do automóvel particular. Nesse contexto, é de extrema importância que medidas específicas sejam tomadas por parte do poder público com objetivo de desestimular o uso dos modos motorizados individuais.

São diversas as medidas passíveis de serem tomadas com o objetivo de desestimular o uso do transporte individual. Freitas (2013) apresenta no artigo intitulado *Transporte Urbano e Mobilidade: Medidas para o desestímulo ao uso de automóveis*, uma revisão bibliográfica da temática em questão e a organização das possíveis medidas em três grupos: físicas, regulamentares e fiscais. Seguindo a estrutura apresentada por Freitas (2013), serão apresentadas, a seguir, medidas de desestímulo que compõem cada grupo.

- **Medidas físicas**

As medidas físicas podem estar relacionadas à restrição de estacionamento ou da circulação. Com relação ao estacionamento a oferta de vagas próximo a estações de transporte coletivos de maior capacidade, como trens e metros, pode apresentar resultados mais satisfatórios do que a proibição de estacionamentos em áreas centrais. Isso se deve ao fato da primeira incentivar a intermodalidade e a redução do número de veículos privados nas regiões de maior tráfego enquanto a segunda opção pode acarretar o surgimento de estacionamento privados em regiões próximas as áreas centrais alterando assim o uso e a dinâmica dessas regiões além dos impactos negativos gerados pelo maior volume de veículos nesses locais.

Quanto às restrições na circulação, Freitas (2016) inclui quatro medidas nessa classificação: células de tráfego, moderação de tráfego ou *traffic calming*, semáforo de tempo variável e pedestrianização.

O Guia de Planejamento do BRT (2008) define as células de tráfego como sendo o fechamento de ruas que permite ligações diretas para pedestres ou ciclistas, mas forçam viagens mais longas para o carro. Cruz (2011) apresenta um exemplo de célula de tráfego na Figura 10.

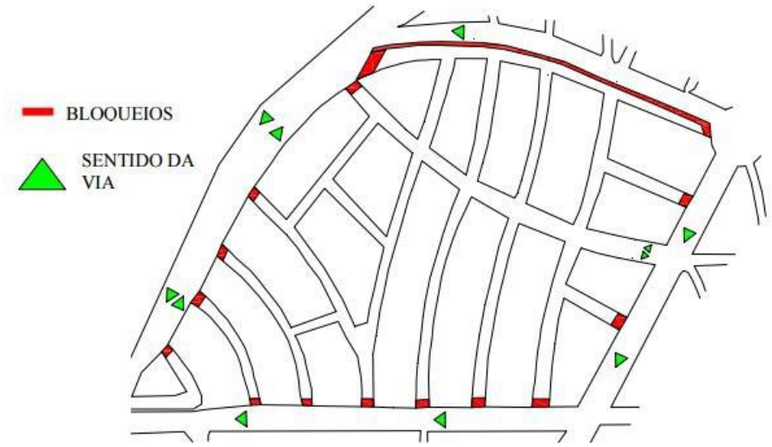


Figura 10: Exemplo de configuração de uma célula de tráfego
Fonte: Cruz (2011)

O Manual de Medidas de Moderação de Tráfego elaborado pela Empresa de Transporte e Trânsito de Belho Horizonte – BHTRANS (1999) apresenta como princípio fundamental do *traffic calming* acomodar o tráfego de maneira aceitável para o meio ambiente. Conforme exposto no manual da BHTRANS, Devon *County Council* definiu o termo como correspondente a uma adaptação de volume, velocidade e comportamento do tráfego às funções primárias das vias nas quais ele passa, em vez da adaptação das vias à demanda desenfreada dos veículos motorizados.

São apresentadas 18 medidas de moderação de tráfego no manual da BHTRANS, dentre as quais estão as ondulações, almofadas, plataformas, fechamento de vias, sonorizadores, estrangulamentos, chicanas, redução da largura da via (Figura 11), dentre outras. O estudo citado traz de forma detalhada cada uma das medidas juntamente com a situação adequada para sua implantação, material a ser utilizado e

sinalização. Essas questões não serão abordadas de forma profunda no presente estudo, estando disponível na bibliografia auxiliar citada.



Figura 11: Exemplo de medida de moderação de tráfego, redução da largura da via de modo a permitir a passagem de apenas um veículo.
Fonte: Manual de Moderação de Tráfego, BHTRANS (1999)

O semáforo de tempo variável é um dispositivo que ajusta sua programação e função do carregamento em determinadas vias. O objetivo é retardar a liberação do tráfego com destino a determinadas vias principais de modo a impedir o congestionamento generalizado do sistema.

A pedestrianização é a implantação de vias de uso exclusivo de pedestres e ciclistas. Nesses locais a circulação de veículos é proibida, com exceção para aqueles que irão acessar edificações ou, em alguns casos, realizar operações de carga e descarga. A Figura 12 apresenta uma via de pedestres, na região da Savassi, em Belo Horizonte.



Figura 12: Via de circulação de pedestres em Belo Horizonte
Fonte: , 2012 (Acesso em: 29/03/18)

- **Medidas regulamentares**

Assim como as medidas físicas, as regulamentares também podem estar relacionadas ao estacionamento e a circulação de veículos. As medidas regulamentares para os estacionamentos incluem a restrição por tempo de permanência, por horários e por características de veículos/usuários.

A restrição por tempo de permanência objetiva incentivar a rotatividade das vagas, por meio da redução do tempo de permanência. Embora seja comum observar a ocorrência desse tipo de medida em grandes centros urbanos do Brasil, não é sempre que o propósito de curta permanência dos veículos é respeitado. A restrição por horários também é uma medida comum, principalmente no que se refere ao estacionamento de veículos de carga. Essa medida prevê a redução da oferta de vagas nos horários de pico com o objetivo de liberar espaço para a circulação de veículos nos horários mais críticos. A restrição por características de veículos/usuários pode restringir o estacionamento de veículos principalmente por tamanho e serviço que presta, como taxis, ambulâncias, veículos escolares, dentre outros.

Com relação à circulação, Freitas (2016) cita três estratégias: a hierarquização viária, conforme apresentado na seção anterior do presente estudo, a implantação de faixas exclusivas para ônibus e a restrição de placas de licenciamento, conforme ocorre atualmente em algumas regiões do município de São Paulo.

- **Medidas fiscais**

As medidas fiscais consistem no pagamento direto pela utilização da via, e não apenas de forma indireta como ocorre pelo pagamento de imposto. Essas medidas propõem que apenas os indivíduos que fazem

uso da via ou estacionamento público paguem. Para muitos especialistas as medidas fiscais apresentam maior eficiência na redução do uso do veículo motorizado do que as restrições.

Segundo CRUZ (2011) as cobranças podem ser feitas devido à localização da vaga e ao tipo de veículo. A cobrança feita em função da localização da vaga relaciona o preço do estacionamento à demanda de vagas no local. As cobranças por tipo de veículo ou usuário funcionam de maneira a tarifar apenas os motoristas que não são moradores da área, mas utilizam as vias nos horários comerciais.

Com relação à circulação, as medidas fiscais mais utilizadas são os pedágios urbanos e os *high-occupancy tolls*. Os pedágios podem ser utilizados da forma mais tradicional, por meio da implantação de cabines de cobranças, ou da utilização de sistemas eletrônicos de cobrança automática. O *high-occupancy toll* é um sistema de cobrança que oferece taxas menores para veículos com um número maior de pessoas. Seu objetivo é incentivar uma maior ocupação dos automóveis particulares.

1.2.2.1 Diagnóstico da situação atual

O município de Porto Velho apresenta baixa implantação de medidas específicas de desestimulo à utilização dos modos motorizados. Com a atualização do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e novas resoluções regulamentadas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, a SEMTRAN vem elaborando estudos e projetos para implantação das Ruas Completas, direita livre nos semáforos, ciclovias e ciclofaixas, adequação de sentido de vias e implantação de LRV's

Estacionamento

A oferta de vagas de estacionamento em todas as vias, principalmente nas regiões centrais, pode desempenhar papel de incentivo ao uso de modos individuais motorizados, como as motocicletas e os automóveis. O estacionamento junto à guia é permitido em todas as vias do sistema viário de Porto Velho, a exceção dos trechos viários apresentados no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**. As informações apresentadas foram fornecidas pela Prefeitura e são referentes ao ano de 2017.

Logradouro	Situações onde o estacionamento é proibido
Imigrantes	Trecho entre Avenida Rio Madeira e 10a Avenida
Calama	Proibição de estacionamentos do lado direito 08h as 19h de segunda a sexta e sábado das 08h às 14h, no trecho entre a Avenida Rio Madeira e Rua Belém
Anari	Em frente ao condomínio Vitta Bella
Quintino Bocaiúva	Trecho entre frente a Clínica Cardio Center
07 de setembro	Lado direito (trecho entre Farquar e Avenida das Nações Unidas)

Quadro 6 - Vias com estacionamento proibido
Fonte: Prefeitura de Porto Velho (2017)

O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta a localização dos trechos de proibição de estacionamento no sistema viário da cidade. Nele é possível observar que com exceção da proibição de estacionamento presente na Avenida Sete de setembro e na Rua Quintino Bocaíuva, as demais restrições se encontram em áreas externas a região central da cidade.

Os trechos de proibição de estacionamento presentes nas Ruas Quintino Bocaiuva e Anari possuem extensão de apenas uma quadra, cerca de 120 e 160 metros de extensão respectivamente, não desempenhando, desse modo, o papel de instrumento de desestimulo a utilização de modos individuais motorizados, mas sim a solução de problemas pontuais do local.

A eliminação do estacionamento junto ao lado direito da Avenida Sete de Setembro, no trecho apresentado, pode ser considerada como uma medida de desestímulo a utilização de modos motorizados individuais, pois ocorre em trecho extenso da via, disposto na região de maior fluxo de veículos (região central) e aliada à implantação da priorização de modos públicos coletivos, por meio de faixas exclusivas para ônibus (Figura 13).

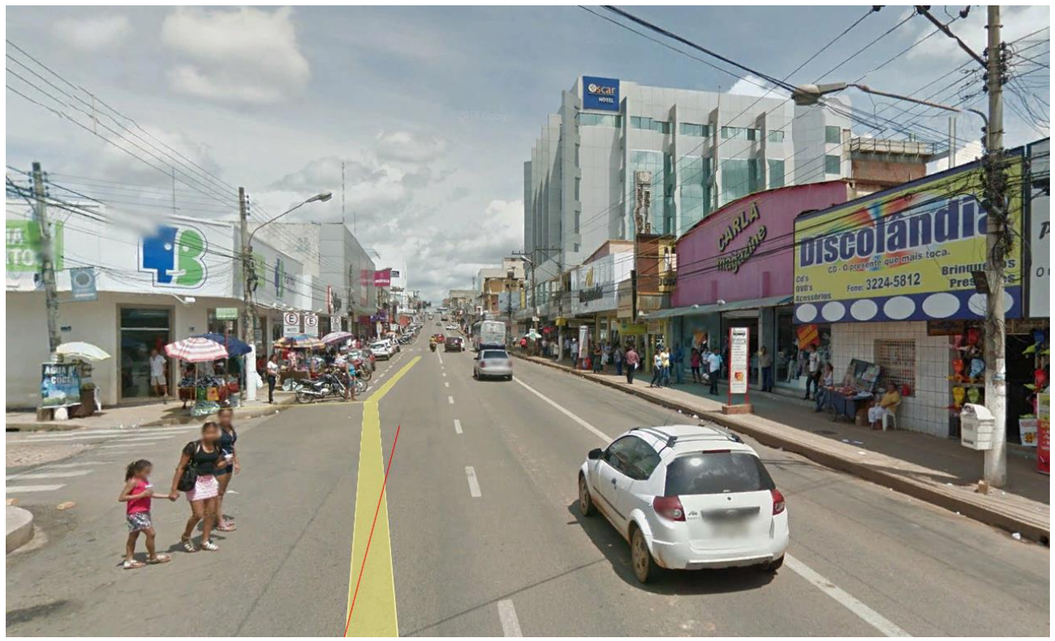
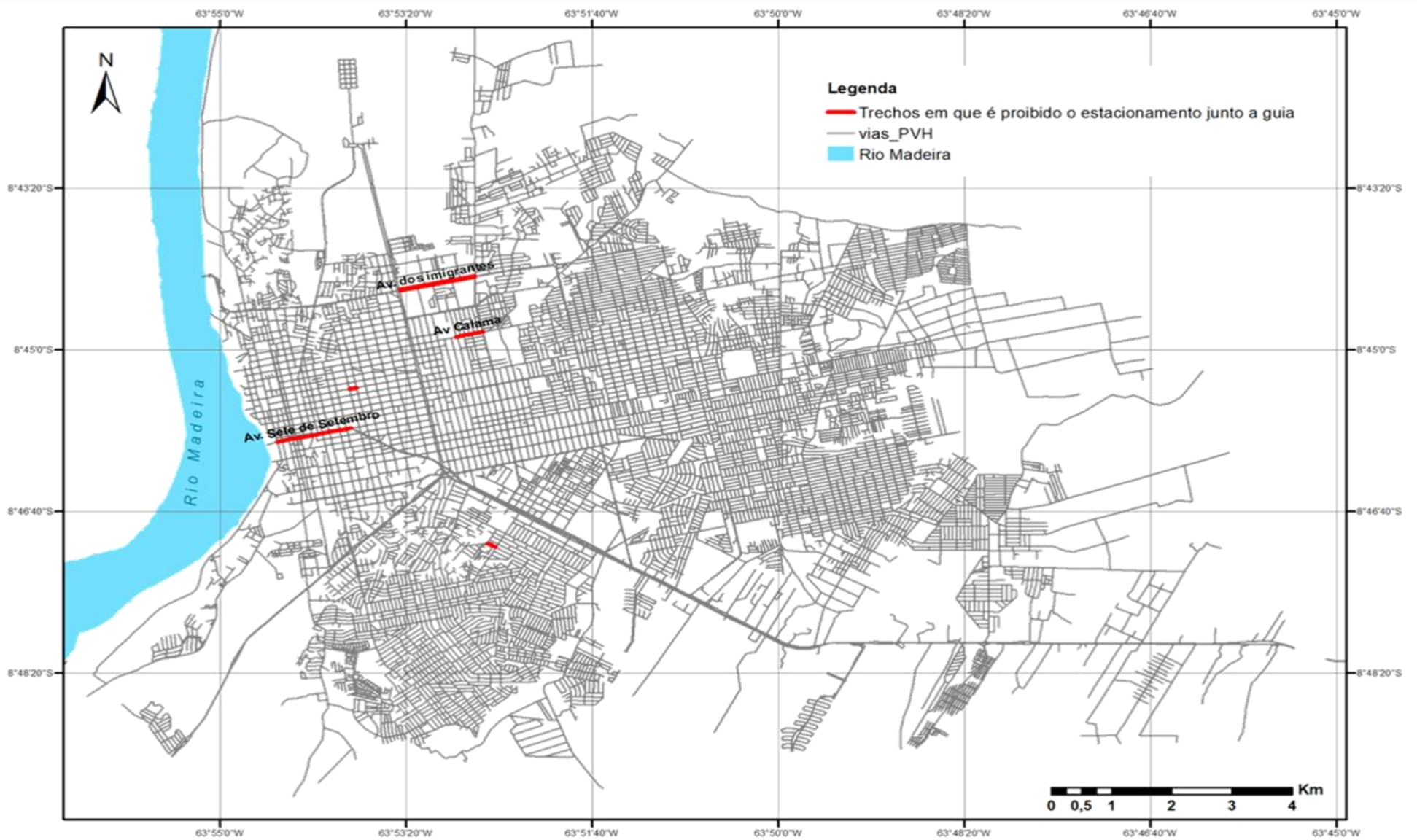


Figura 13: Permissão de estacionamento apenas junto ao meio-fio esquerdo da Av. Sete de setembro
Fonte: Google Maps, 2012 (Acesso em: 20/03/2018)



Mapa 19 - Locais em que é proibido o estacionamento de veículos junto ao meio-fio
Fonte: do autor

A oferta indiscriminada de estacionamento junto ao meio-fio nas vias de Porto Velho, inclusive em vias em que não é aconselhável a inserção desse tipo de serviço, como vias arteriais, além de estimular o uso de modos motorizados privados, também prejudica a fluidez das vias e contribui para o aumento das taxas de acidentes. A Figura 14 e a Figura 15 apresentam exemplos da permissão de estacionamento nos dois lados da via, dispostos nas Avenidas Sete de setembro e Campos Salles, importantes vias arteriais do município.



Figura 14: Avenida Sete de Setembro entre Avenida Nações Unida e Avenida Brasília.
Fonte: Google Maps, 2012 (Acesso em: 11/11/2017)



Figura 15: Avenida Campos Sales entre Rua Afonso Pena e Avenida Sete de setembro
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em: 11/11/2017)

Além da elevada oferta de estacionamento, também é possível observar nas ruas de Porto Velho veículos estacionados em locais proibidos como a menos de 5 metros das esquinas, distância mínima recomendada pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB (1997). O estacionamento e parada de veículos nesses locais prejudica a visibilidade dos motoristas, podendo assim, contribuir para a ocorrência de acidentes de trânsito.

Com relação aos estacionamentos pagos, o anexo único do Decreto Nº 8.445/2002 relaciona as vias em que é permitida a implantação de estacionamento rotativo (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**).

VIAS			
1	R. Pe. Chiquinho/R. Rui Barbosa/ Av. Farquar	20	R. Benjamim Constant/Av. presidente Dutra/R. José de Alencar
2	R. Pe. Chiquinho/R. Santos Dumont/R. Rogério Weber/Av. Presidente Dutra	21	R. Major Amarante/R. Marcos A. Gusmam
3	R. Pio XII/Av. Farquar/Av. Presidente Dutra	22	Av. Farquar/R. Marcos A. Gusmam
4	Av. Presidente Dutra/R. Pe. Angelo Cerri/Travessa Aimoré	23	Av. Presidente Dutra/R. Marcos A. Gusmam
5	Av. Presidente Dutra/ R. Pio XII	24	R. José de Alencar/R. Marcos A. Gusmam
6	Av. Farquar/R. Tabajara	25	R. José Bonifácio/R. Marcos A. Gusmam
7	R. Tabajara/Av. Presidente Dutra/ R. Jamari	26	Av. Pinheiro Machado/R. Major Amarante/R. Rui Barbosa
8	R. José Camacho/R. José Bonifácio/Av. Lauro Sodré/R. Júlio de Castilho	27	Av. Pinheiro Machado/Av. Farquar/R. Santos Dumont
9	Av. Calama/R. José Bonifácio/Av. Lauro Sodré/Rua Júlio de Castilho	28	Av. Pinheiro Machado/Rua Rogério Weber
10	Av. Calama/Av. Campos Sales/Av. Terneiro Aranha	29	Av. Pinheiro Machado/R. José de Alencar
11	Av. Calama/ Av. Marechal Deodoro/Rua Enir Guarayeb	30	Av. Pinheiro Machado/R. José Bonifácio/R. Gonçalves Dias
12	Av. Calama/ Rua Brasília	31	Av. Pinheiro Machado/R. Júlio de Castilho/Av. Campos Sales/R. Terneiro
13	Av. Calama/ R. Getúlio Vargas/R. Salgado Filho	32	Av. Pinheiro Machado/R. Marechal Deodoro
14	Av. Calama/Av. João Goulart/Av. Guanabara	33	Av. Pinheiro Machado/R. Joaquim Nabuco/R. Brasília
15	R. Abuanã/R. José Bonifácio/Av. Lauro Sodré/Rua Júlio de Castilho	34	Av. Pinheiro Machado/R. Getúlio Vargas/R. Salgado Filho
16	R. Abuanã/Av. Campos Sales/Av. Terneiro Aranha	35	R. Duque de Caxias/R. Major Amarante/R. Rui Barbosa
17	R. Abuanã/Av. Marechal Deodoro	36	R. Duque de Caxias/Beco Coronel Mader/Av. Farquar/R. Santos Dumont
18	R. Abuanã/R. Brasília	37	R. Duque de Caxias/R. Rogério Weber/Av. Presidente Dutra/R. José de
19	R. Abuanã/R. Getúlio Vargas/R. Salgado		

Quadro 7 - : Relação de vias e logradouros públicos sujeitos ao pagamento por estacionamento de veículos em via pública
Fonte: Anexo único do Decreto Nº 8.445/2002 (2002)

Embora exista projeto de estacionamentos pagos e de sinalização, a implantação dessas medidas nunca ocorreu por falta de aprovação da Câmara de Vereadores. A Figura 16 apresenta placa de regulamentação de estacionamento rotativo na Avenida Sete de setembro.

Figura 16: Placa de regulamentação de estacionamento rotativo na Avenida Sete de setembro entre as Ruas Gonçalves Dias e Júlio de Castilho.
Fonte: G1.globo.com/ro (Acesso em: 11/11/2017)

A principal motivação para implantação de estacionamento rotativo pago nas vias públicas não deve ser a arrecadação de recursos, e sim aumentar a rotatividade do estacionamento, permitindo o acesso às vagas a um número maior de cidadãos, bem como desestimular o uso de modos motorizados individuais em determinas áreas da cidade.

Circulação

O município de Porto Velho não possui implantadas medidas físicas de desestímulo a utilização de modos motorizados em sua área central. Por meio da análise de imagens de satélite foi possível observar o traçado ortogonal das vias, sem a presença de elementos de *traffic calming* ou de células de tráfego. Embora tenha sido sugerido pelo PMob (2011) a implantação de corredores de pedestres, compostos por alargamentos de calçada em determinadas vias da região central, essas medidas não foram implantadas. Do mesmo modo, não há na cidade vias destinadas a circulação exclusiva de pedestres.

Com relação às medidas regulamentares, o porte de Porto Velho torna desnecessária a implantação de medidas mais drásticas como restrição da circulação em função da placa do veículo. Medidas mais adequadas à configuração da cidade são a elaboração da hierarquização viária funcional, tema abordado previamente no presente estudo, e a implantação de faixas de circulação exclusivas para o transporte coletivo. Conforme exposto, a Avenida Sete de setembro apresenta faixa exclusiva para a circulação de ônibus em parte de sua extensão, aliada a proibição de estacionamento junto à guia do lado direito da via (Figura 17).



Figura 17: Faixa exclusiva para ônibus na Av. Sete de setembro
Fonte: Google Maps, 2012 (Acesso em: 20/03/2018)

Embora existam corredores destinados à circulação exclusiva de modos coletivos, a extensão e ocorrência dessas estratégias ainda são pequenas, considerando o porte de Porto Velho. Por outro lado, a implantação de medidas fiscais, como as citadas pela bibliografia consultada não são adequadas à configuração atual do município. Implantação de pedágios urbanos e taxas em função da ocupação do veículo são mais adequadas a grandes centros urbanos.

1.2.2.2 Audiência pública

Em audiência pública realizada no dia 06 de dezembro de 2017 foi abordada a questão do controle e desestímulo ao transporte individual motorizado. Os principais problemas pontuados durante a discussão foram previamente abordados nesta seção, como, por exemplo, a não implantação de estacionamento público pago nas vias da cidade (zona azul), embora essa medida seja permitida pela Lei de Uso e Ocupação do Solo, o baixo número de corredores destinados a modos coletivos ou não motorizado e a ausência de informações, dados, estudos e projetos específicos sobre o tema.

1.2.2.3 Considerações finais

Os graves problemas enfrentados pelos grandes centros urbanos devido ao elevado número de veículos circulando, principalmente os motorizados individuais, ressalta a importância da adoção de medidas que desestimulem o uso desses modos de transporte e reforcem a priorização dos modos não motorizados e coletivos.

O município de Porto Velho apresenta poucas medidas de desestimulo ao uso de modos motorizados individuais, as quais se restringem a proibição de estacionamento em pontos específicos, bem como a presença de faixas exclusivas para a circulação de ônibus. Por essa razão, se faz necessário maior investimento em estudos, pesquisas e projetos focados nessa temática.

1.2.3 Circulação viária em condições seguras e humanizadas

O Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades (2015) destaca a segurança como um dos principais problemas a serem abordados e tratados pelo Plano de Mobilidade Urbana.

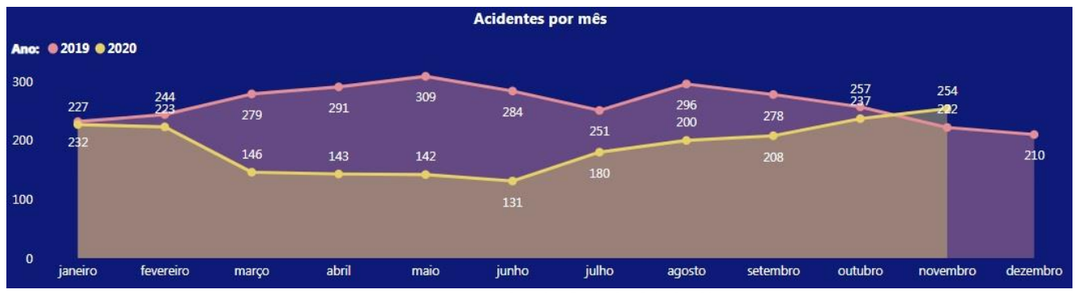
Para promover condições mais seguras de circulação é fundamental conscientizar a sociedade de que os acidentes e as perdas físicas e materiais ocasionados por eles podem ser evitados ou reduzidos, por meio da ação conjunta e coordenada de todos os agentes envolvidos na circulação. A conscientização deve ser feita a médio e longo prazos, e atuar em diversas frentes, com a participação dos vários setores da sociedade em amplos programas de educação. Esses planos não devem se limitar a ensinar as regras de trânsito, e sim, também buscar construir hábitos e atitudes seguras, promover alterações no comportamento e crenças da população, construindo uma cultura de segurança e preservação da vida. A educação também deve compreender temas como a difusão dos princípios de valorização e prioridade aos meios de transporte coletivos e não motorizados, a acessibilidade universal, a inclusão social e a sustentabilidade ambiental (Ministério das Cidades, 2015).

1.2.3.1 Diagnóstico da situação atual

Segundo dados do DETRAN/RO, de Janeiro a Novembro de 2020, foram registrados 2091 acidentes de trânsito na malha urbana de Porto Velho. A análise temporal dos dados (**Erro! Fonte de**

referência não encontrada.) aponta para a queda na quantidade de acidentes de trânsito em comparação ao mesmo período de 2019.

Gráfico 5 - Números de acidentes de trânsito em Porto Velho



Fonte: DETRAN/RO (2019/2020)

Ao classificar os acidentes que ocorreram em 2020 em função da natureza, é possível observar que 828 foram colisões transversais, o que corresponde a 39% do total de dados (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**).

Gráfico 6 - Acidentes de trânsito em 2020 por tipo



Fonte: DETRAN/RO (2020)

O DETRAN-RO também disponibiliza dados do ano de 2020, referentes à faixa de idade dos envolvidos nos acidentes (Gráfico 3) como também a quantidade. Já o Gráfico 7 apresenta os tipos de veículos envolvidos em acidentes no referido ano.

Gráfico 7 - Envolvidos em acidente segundo faixa de idade



Fonte: DETRAN/RO (2020)

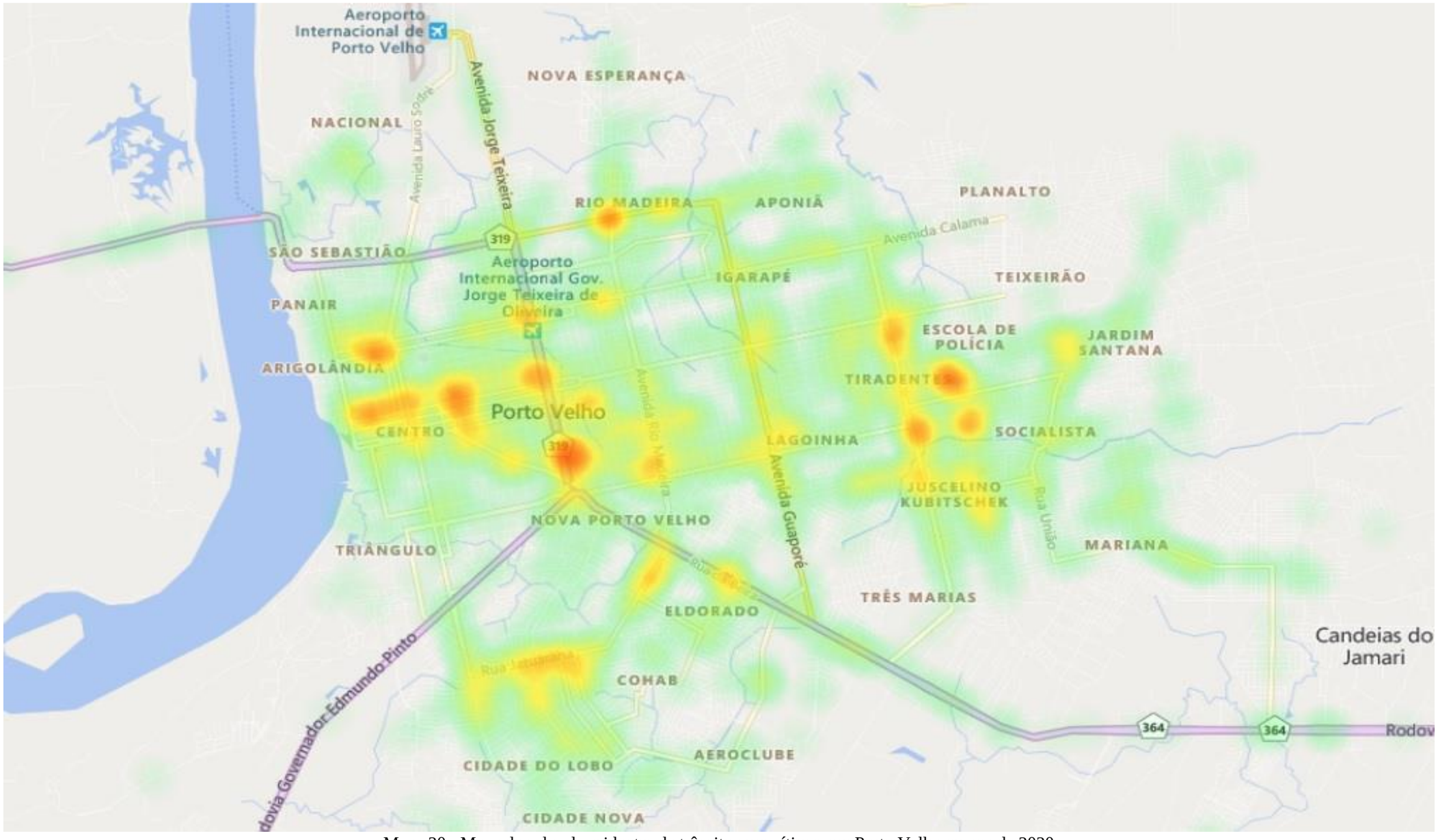
Gráfico 8 -Veículos envolvidos em acidente



Fonte: DETRAN/RO (2020)

A análise dos dados de acidentes indica elevada desobediência à sinalização existente por parte da população o que pode estar relacionado à necessidade de aplicação de mais medidas educativas, como também a deficiências da sinalização existente. A má manutenção dos elementos de sinalização pode tornar confusa a compreensão das prioridades, principalmente em cruzamentos em nível, regulamentados por placa “PARE”. O desrespeito à sinalização semafórica, em muitos casos, possui forte relação com a inadequação dela, seja por implantação de semáforos em locais em que esse dispositivo não é de fato necessário ou devido a uma programação semafórica pouco eficiente. Nesse sentido, se faz necessária análise do plano semafórico de modo a verificar a necessidade dos dispositivos, minimizar o número de fases e reduzir a quantidade de conversões à esquerda.

Para avaliar quais regiões de Porto Velho apresentam maior ocorrência de acidentes, foi elaborado o Mapa 20 a partir dos dados extraídos do site do DETRAN/RO e referentes ao ano de 2020. Em 2019 a maior concentração de acidentes se dava na área central da cidade, já em 2020, observamos que o mapa de calor apresenta um acúmulo de acidentes em várias regiões da cidade, em trechos da zona leste, zona sul e zona central, onde o fluxo de veículos e pessoas é constante



Mapa 20 - Mapa de calor de acidentes de trânsito com vítimas em Porto Velho no ano de 2020
Fonte: Detran-RO (20

1.2.3.2 Audiência pública

A circulação viária em condições seguras e humanizadas foi um dos temas abordados na audiência pública do dia 06 de dezembro de 2017. Foi apontada a carência de projetos de sinalização e geometria com foco na melhoria da segurança viária, falha na manutenção da sinalização existente e ausência de reguladores eletrônicos de velocidade.

O elevado número de acidentes nas interseções, abordado previamente nessa seção, bem como o desrespeito a sinalização vigente também foram pontuados pelos participantes. Foi ressaltada a necessidade de maiores investimentos em políticas de educação de trânsito, por meio de escolas de educação de trânsito em esfera municipal e estadual. Por fim, assim como destacado para outros temas do presente estudo, a existência de ações isoladas e descoordenadas foi fortemente criticada.

1.2.3.3 Considerações finais

Para que a circulação viária ocorra em condições seguras e humanizadas é preciso que um conjunto de medidas sejam tomadas, com foco no aumento da segurança viária e consequente redução do número de acidentes. Conforme exposto, a cidade de Porto Velho vem apresentando uma redução progressiva no número de acidentes em suas vias urbanas. Porém, ainda são elevadas as taxas de acidentes, principalmente na região central onde o fluxo de veículos e pessoas é mais elevado.

Dentre os diversos fatores observados está o desrespeito à sinalização que deve ser atacado por meio de políticas de educação e da melhoria desses elementos. Conforme exposto, sinalizações más conservadas, confusas e inadequadas são mais facilmente desrespeitadas devido a sua ausência de clareza e funcionalidade.

1.2.4 Transporte Coletivo

Oferecer um transporte coletivo de qualidade é assegurar aos habitantes que possam mover-se dentro e fora de sua comunidade urbana de maneira cômoda, eficiente e acessível, sem recorrer ao uso do automóvel.

Implica altas frequências de serviço, horários claramente estabelecidos e infraestrutura adequada para sua operação. O transporte coletivo de qualidade é um importante catalisador das dinâmicas econômicas do ambiente construído. Através de densidades adequadas, da diversidade do uso do solo, de corredores comerciais e da valorização imobiliária, multiplicam-se os motivos de viagem em transporte público.

A taxa de urbanização no Brasil já era de 84,4% em 2010, e, segundo a projeção realizada pela ONU Habitat, entre 2000 e 2020 haverá um aumento de cerca de 30% na população que vive em nossas cidades. A projeção para o aumento das manchas urbanas no mesmo período, segundo o Lincoln Institute of Land Policy, é de mais de 100%.

E assim, Porto Velho como outras cidades brasileiras têm crescido cada vez menos compactas, baseadas no padrão de baixas densidades da produção de moradias populares e se expandem por áreas distantes e desconectadas da mancha urbana, onde o custo da terra é mais barato. Como consequência imediata, o custo da oferta de infraestrutura urbana aumenta drasticamente, e os moradores dessas novas habitações afastadas não dispõem de um serviço de transporte coletivo de qualidade para se deslocar até os centros de interesse e o restante da cidade.

No que se refere aos aspectos ambientais, o modelo urbano 3D - distante, disperso e desconectado - é extremamente prejudicial ao utilizar de forma intensiva os recursos naturais e energéticos e aumentar as emissões de poluentes, contribuindo para que as cidades sejam responsáveis por aproximadamente 70% das emissões de gases de efeito estufa. Ainda, esse tipo de ocupação territorial dificulta a implantação de um sistema de transporte eficiente, desincentiva a caminhada e o uso da bicicleta como meio de transporte, e fomenta o uso massivo do transporte privado, gerando maiores congestionamentos.

Quanto às consequências sociais desse modelo, pode-se dizer que ele segrega os setores de baixa renda, obrigando-os a viver em bairros de periferia, geralmente distantes dos locais de trabalho, estudo, consumo e lazer. Isso resulta no gasto de boa parte da renda familiar em deslocamentos. Segundo a Pesquisa dos Orçamentos Familiares, no período de 2008-2009, o gasto médio mensal com transporte foi equivalente a 16,1% das despesas totais da população, praticamente a mesma porcentagem gasta com

alimentação. Ainda, segundo a mesma pesquisa, o gasto médio mensal com habitação é o de maior peso para qualquer tipo de composição familiar, (29,2%) da renda.

1.2.4.1 Transporte Coletivo Municipal por Ônibus em Porto Velho



O escopo dessa seção é o sistema de transporte público por ônibus de Porto Velho. As informações utilizadas para as análises no Relatório de Diagnóstico Preliminar foram verificadas junto à equipe da Prefeitura e alguns parâmetros sofreram alterações de acordo com as novas informações disponibilizadas.

Merece destaque o envio pela equipe da Prefeitura de dados de demanda desagregados por viagem do mês de outubro de 2020 a março de 2021, o que permitiu a realização de novas análises e a atualização das já presentes no Relatório anterior.

Os objetivos desse Diagnóstico são:

a) Principal:

• Embasar a revisão do Plano de Mobilidade de Porto Velho.

b) Secundários:

• Caracterizar o Sistema de Transporte Público por Ônibus de Porto Velho;

• Analisar a adequação, ao cenário atual, do estudo de reestruturação do transporte público contratado pela Prefeitura em 2020;

A) Histórico

Em 24/04/2015, através do Decreto n.º 13.842/2015, foi declarada a Caducidade do Contrato n.º 139/PGM/2003, que versava sobre a Concessão Pública Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros de Porto Velho, outorgada ao Consórcio Vale do Guaporé e suas respectivas consorciadas Transporte Coletivo Rio Madeira Ltda e Três Marias Transportes Ltda.

Em 16/10/2015, a prefeitura de Porto Velho divulgou que a contratação emergencial da nova empresa de transporte coletivo seria realizada de forma direta, onde operaria até a conclusão do processo licitatório, e que este resultaria na contratação definitiva de uma ou mais empresas para proporcionar o serviço para a população.

Em 09/11/2015, foram escolhidas as empresas Ideal Locadora, sediada em Porto Velho/RO e Amazontur, sediada no Amapá-AP, para explorarem o serviço de transporte coletivo de passageiros pelo período emergencial de 06 (seis) meses ou enquanto não concluísse a licitação, sendo então formado o Consórcio SIM.

Em 10/01/2016, o Consórcio SIM iniciou a execução do serviço, chegando a transportar em média 1.488,561 (um milhão quatrocentos e oitenta e oito mil quinhentos e sessenta e um) passageiros por mês. Porém em 2018, a prestação do serviço público de transporte coletivo começou a declinar após diversos acontecimentos que intensificaram a má qualidade na prestação do serviço, sobrevindo a redução do número de passageiros.

Nesse cenário, ocorreram sucessivas greves, as quais por várias vezes interromperam totalmente a prestação do serviço, sendo a deflagrada em 21 de janeiro de 2019, uma das mais longas, pois os funcionários estavam com seus salários atrasados há pelo menos 3 (três) meses.

Ainda em 2018, o consórcio SIM ajuizou ação cível em desfavor do município de Porto Velho, pleiteando a rescisão do contrato cumulado com pedido de indenização, por meio do processo judicial nº 7022877-90.2018.8.22.0001.

Em 30/01/2019, foi realizada a audiência de conciliação, na qual o juízo da 2ª Vara da Fazenda Pública da comarca de Porto Velho determinou a suspensão do contrato existente à época, bem como

determinou a transferência da gestão do Consórcio SIM – outrora administrado pela empresa Ideal Locadora – para a empresa AMAZONTUR, por 30 dias, com auxílio da Prefeitura de Porto Velho, a contar de 01 de fevereiro de 2019.

Da decisão judicial destacada acima, o Consórcio SIM, sendo administrado pela empresa AMAZONTUR, começou a operar o sistema de transporte coletivo com 47 (quarenta e sete) veículos, e posteriormente, chegou a ter 82 (oitenta e dois) carros, transportando em média 1.019.536,75 (um milhão e dezenove mil quinhentos e trinta e seis) passageiros por mês.

Em 2019, o sistema de transporte coletivo por ônibus foi licitado, sendo ofertado o sistema para 130 carros, mais 10% de frota reserva, para atender 45 linhas mais 05 especiais, realizando o total de 1.146 viagens em dias úteis, na distância mensal percorrida da frota operante em 849.982 km[5] (Figura 1).

Parâmetro	Valor	
Quantidade de Linhas	45 linhas + 5 especiais	
Viagens em um dia útil	1.146 viagens	
Distância média em um dia útil	33.148 km	
Distância Mensal Percorrida da frota operante (km)	849.982 km	
DA FROTA		
KM/dia por veículo	255 km/dia	
Frota (operacional)	Mini	10 veículos
	Midi	35 veículos
	Básico	85 veículos
Frota Reserva (10% da frota operante)	13 veículos	
Frota Inicial	143 veículos	
ÍNDICE DE ACOMPANHAMENTO DO SISTEMA – IPK		
IPK efetivo mês (passageiros efetivos/km)	2,10 passageiros/km	
IPK equivalente mês (passageiros equivalentes/km)	1,36 passageiros/km	

Figura 1 – Sistema de Transporte Coletivo Licitado

Os principais avanços projetados para o sistema a partir da licitação contemplavam a qualificação da frota, melhorias na operação, veículos com ar-condicionado, apresentação de tecnologias e a frota cem por cento acessível.

Porquanto, a Prefeitura de Porto Velho havia publicado o edital de licitação – CONCORRÊNCIA Nº 001/2019/CPL/SML/PVH – com o prazo da concessão estabelecido em quinze anos, renovado por mais cinco anos.

O Tribunal de Contas do Estado de Rondônia - TCE-RO suspendeu o edital em maio de 2019, para que fossem sanadas algumas irregularidades, sendo-o republicado em outubro de 2019, com as devidas

5 https://uploads.portovelho.ro.gov.br/PortalCompras/licitacoes/1_anexo_i_projeto_basico_3.pdf

correções apontadas. A referida licitação foi concluída em 06 de março de 2020, onde consagrou como vencedora a empresa JTP TRANSPORTES SERVIÇOS, GERENCIAMENTO E RECURSOS HUMANOS LTDA.

No dia 12 de março de 2020, foi assinado o Contrato de concessão dos serviços de Transporte Coletivo Urbano da cidade de Porto Velho, o qual determinava o prazo máximo de até 120 (cento e vinte) dias, a contar da data de assinatura, para o início das operações, podendo ainda ser prorrogado pelo prazo máximo de 60 (sessenta) dias, mediante justificativa com informações e documentos fidedignos de sua necessidade.

Contudo, no dia 07 de julho de 2020, a 1ª Vara da Fazenda Pública da comarca de Porto Velho - RO, por meio da decisão interlocutória no processo judicial nº 7021470-78.2020.8.22.0001, suspendeu o início da execução do contrato de concessão. Tal decisão foi combatida pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, nos autos do Agravo de Instrumento n. 0805252-64.2020.8.22.0000, em 21 de julho de 2020, que manteve a decisão da juíza *a quo*. Inconformada com as referidas decisões judiciais, a Prefeitura de Porto Velho interpôs recurso especial junto ao STJ, no qual obteve decisão favorável em 05 de agosto de 2020.

Com a decisão judicial proferida pelo STJ, a empresa JTP TRANSPORTES passou a ter até o dia 17 de outubro de 2020, para iniciar a operação do serviço de transporte coletivo, sendo antecipada para o dia 01 de outubro de 2020, em virtude da paralisação total da prestação do serviço pelo Consórcio SIM, que ocorreu sem qualquer aviso prévio no dia 23 de setembro de 2020, deixando a cidade de Porto Velho desassistida.

B) Uso do sistema

Em 2020, a concessionária, antes do início da operação, apresentou as novidades para o sistema de transporte coletivo, apresentando a frota revestida de conforto e tecnologias, possui Sistema de Monitoramento de Veículo em Tempo Real-GPS, Câmeras de videomonitoramento, Sistema de áudio, Wi-Fi, Implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE).
Em 2020, a Secretaria de Trânsito, Mobilidade e Transportes, após estudos de viabilidade e otimização do sistema, apresentou o modelo artero-coletor (viagem bairro-centro em mais de um veículo) para ser executado pela concessionária, com o objetivo de proporcionar melhor oferta e menor tempo de viagem aos usuários.

No mesmo ano, o sistema de transporte coletivo passou a ser operado pela concessionária JTP Transportes, que inicialmente começou com a frota reduzida em 20 (vinte) veículos, pois levado em consideração o período pandêmico, e, também, a antecipação de sua implantação no município, sendo aumentada gradativamente.

A Secretaria de Trânsito, Mobilidade e Transportes, antes do início da operação do serviço, apresentou o modelo artero-coletor (viagem bairro-centro em mais de um veículo) para ser executado pela concessionária, com o objetivo de proporcionar melhor oferta e menor tempo de viagem aos usuários. Todavia, em virtude das reclamações, foi determinado o retorno das linhas ao modelo antigo (bairro-centro em um único veículo), pois presentes fatores que dificultaram alcançar os objetivos avençados.

Atualmente, o sistema de transporte coletivo por ônibus de Porto Velho consta com 35 linhas mais 03 especiais que fazem no mês aproximadamente 8.952 (oito mil, novecentos e cinquenta e duas) viagens, transportando em torno de 157.187 (cento e cinquenta e sete mil e cento e oitenta e sete) passageiros (entre passageiros equivalentes e gratuidades).

O número de veículos utilizado em cada linha foi obtido nas tabelas de movimentação, com informação para os dias úteis, sábados e domingos. Esses dados mostram que o total de veículos usados na operação oscilam desde o início da operação pela nova concessionária. A Secretaria informou, que tal situação se deu em razão da pandemia.

Foi fornecido uma planilha dos veículos cadastrados, esse registro indica um total de 80 veículos.

Historicamente, Porto Velho sempre contou com uma ampla cobertura de rede de transporte coletivo, quase a totalidade da área urbanizada é atendida. Todos os bairros possuem atendimento por uma ou mais linhas de ônibus e, sempre, no mínimo, para o centro da cidade. Os bairros que possui a menor cobertura estão localizados na região norte e centro.

Dentre os principais problemas encontrados no sistema de transporte público coletivo por ônibus, destacam-se a sobreposição de linhas; o aumento de rodagem e do tempo de viagem em função do espalhamento urbano; a falta de priorização no sistema viário e; a ausência de um terminal único de integração. Isso tem resultando em baixa atratividade, contínua redução do número de usuários e aumento das despesas suportadas pela concessionária.

A Figura 02 representa a rede de linhas do sistema municipal em operação em 2018/2019, com 160 carros.

Quadro Resumo com 160 (cento e sessenta) veículos	
Total de Linhas	53 linhas
Número de viagens – Dia útil	1269viagens
KM operacional – Dia útil	33.996km
Total Viagens Mensal	33.146viagens
Total KM Mensal	954.198km

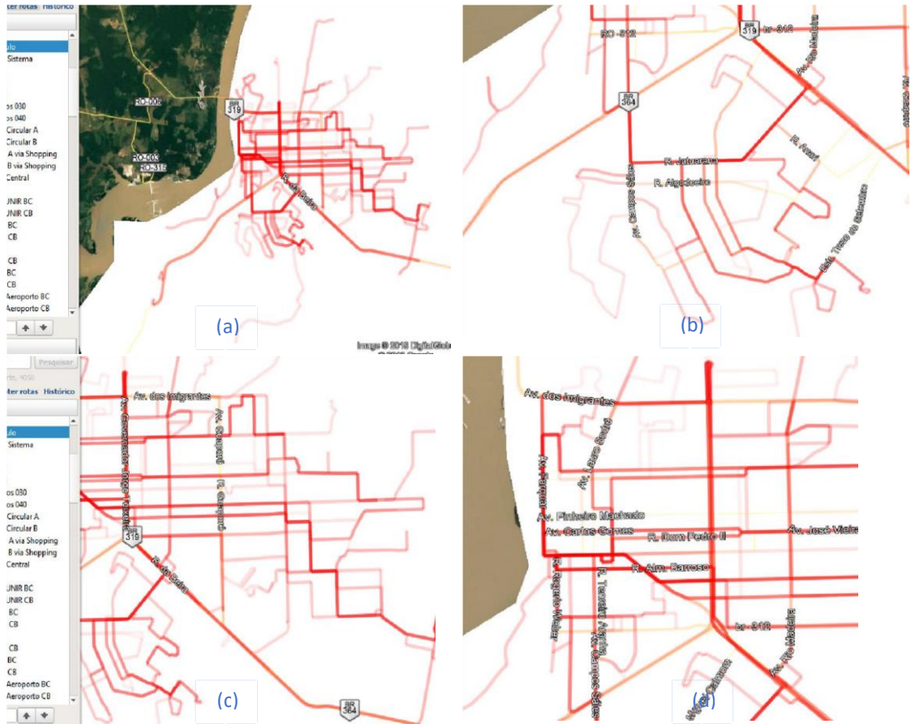


Figura 2. Mapas de calor representando a frequência de atendimento e sobreposição de linhas das atuais linhas em execução. (a) Visão geral do município (b) Destaque para a sobreposição de linhas na Zona Sul(c) Destaque para a Zona Leste (d) Destaque para a região Central[6]

Têm-se na figura 02 que quanto mais espesso o traçado, maior a quantidade de linhas, sendo visível a sobreposição da oferta, especialmente nos principais eixos estruturais e na área central.A Figura 03 representa a rede de linhas do sistema municipal licitada em 2019, para operar com 130 carros.

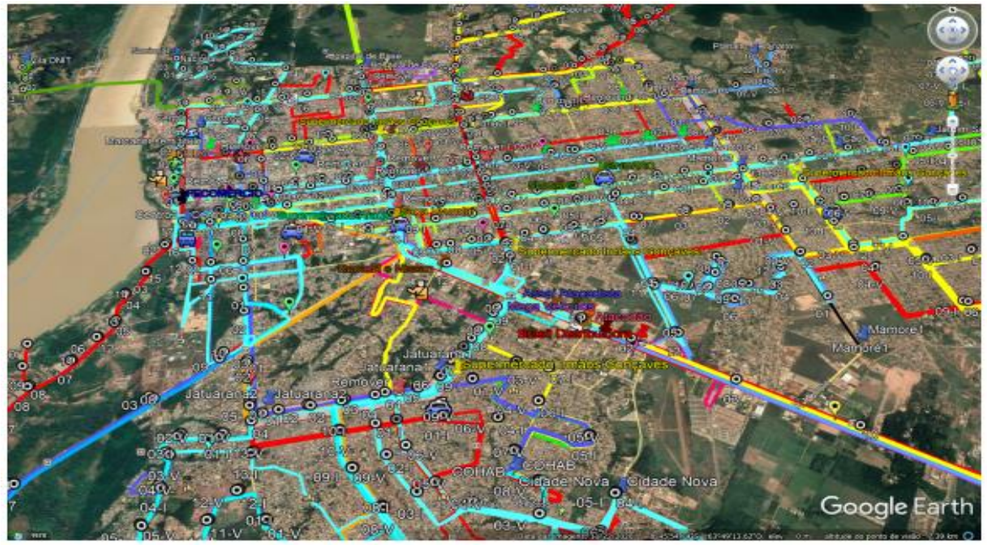


Figura 03 – Sobreposição de linhas

6 https://uploads.portovelho.ro.gov.br/PortalCompras/licitacoes/1_anexo_i_projeto_basico_3.pdf

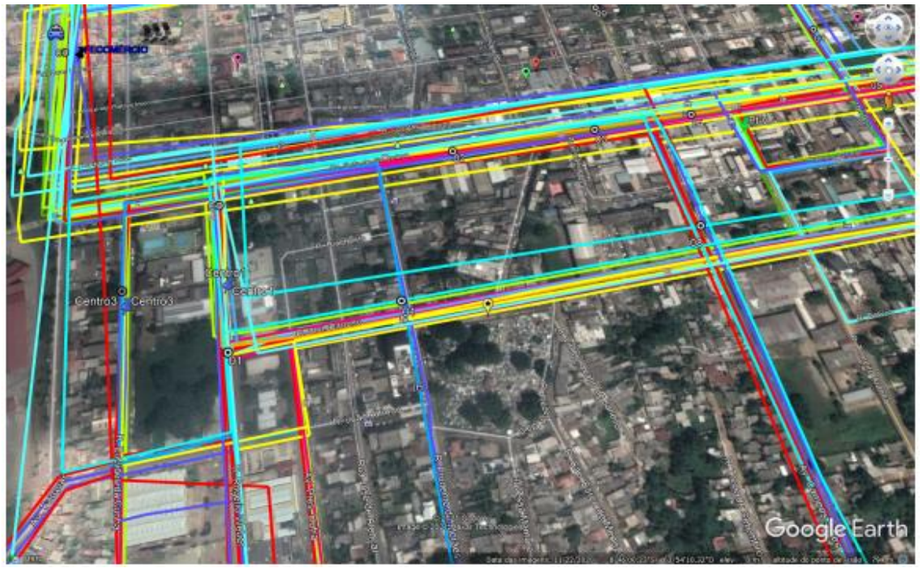


Figura 04 – Sobreposição de linhas

Percebe-se que permanece a sobreposição de linhas, quanto mais espesso o traçado, maior a quantidade de linhas, sendo visível a sobreposição da oferta, especialmente nos principais eixos estruturais e na área central na Av. Sete de Setembro na figura 04.

Considerando as sobreposições existentes, o sistema possui uma rede com cerca de 700 km, cada linha tendo em média 30 km de extensão de ciclo (ida e volta). A cobertura espacial da rede, considerando 400 metros de raio de atendimento a partir do itinerário. Nota-se a existência de algumas áreas sem atendimento pela rede atual (parte dos bairros de Lagoa, Ulisses Guimarães, Aeroclube, Planalto e Mariana).

Em relação à falta de priorização do transporte coletivo no espaço viário, o sistema de transporte coletivo vem sofrendo redução do desempenho operacional em função do aumento do congestionamento do sistema viário, impactando o custo operacional do sistema. Além deste fator, o número de passageiros transportados vem sofrendo constantes reduções, gerando desequilíbrio no serviço de transporte público coletivo, tornando o sistema público de transporte coletivo inviável econômica e financeiramente.

A concessionária vem enfrentando dificuldade desde quando começou a operar na cidade de Porto Velho, visto que, tomando como base o edital de licitação, não conseguiu alcançar o percentual de 5% (cinco por cento) da quantidade de passageiros equivalentes ofertados.

Em 2016 a 2018, o número de passageiros transportados, em comparação ao período de 2020 a 2021, era consideravelmente alto. Essa demanda estava associada a falta de oferta por outros modais. Em março de 2018, em Porto Velho, iniciou o serviço de transporte de passageiros por aplicativo, contribuindo para evasão dos usuários. No mesmo período, os taxistas passaram a ofertar corridas compartilhadas de passageiros, serviço este, não regulamentado pelo município de Porto Velho (Figura 05).

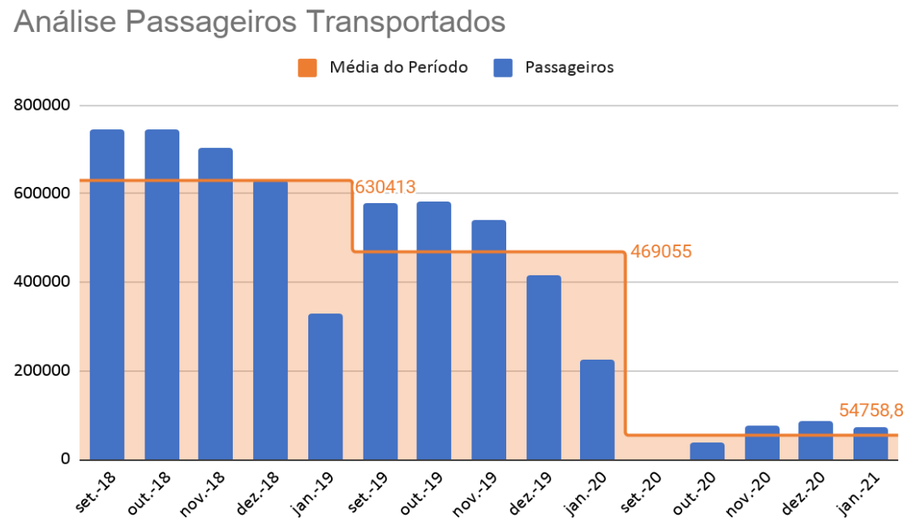


Figura 05 – Passageiros transportados setembro/2018 a janeiro/2021

Para o período de Setembro/2018 até Janeiro/2019, foi constatado um carregamento médio de 630.413 passageiros equivalentes. No período de Setembro/2019 até Janeiro/2020, o carregamento médio foi de 469.055 passageiros equivalentes. Já o período de Setembro/2020 até Janeiro/2021, foi de 54.758,8 passageiros equivalentes, cabendo salientar aqui que no período do início de 2020 já estávamos em período crítico de saúde pública com a questão do COVID 19.

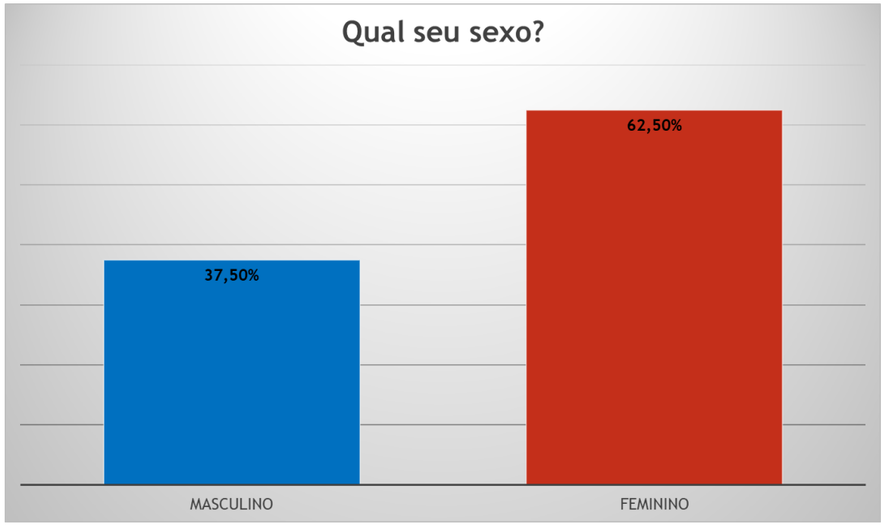
Já no período atual de janeiro a setembro/2021 tivemos os seguintes dados relativos ao transporte coletivo como demonstrado abaixo:

MÊS	TARIFA	PASSAGEIROS/MENSAL	VEÍCULOS	AUMENTO VEÍC./SUBSÍDIO
Janeiro	R$ 4,05	128.060	47	0
Fevereiro	R$ 4,05	143.171	47	0
Março	R$ 4,05	158.084	47	0
Abril	R$ 0,00	268.422	35	subsídio
Maio	R$ 1,00	327.685	35	subsídio
Junho	R$ 1,00	320.453	35	subsídio
Julho	R$,00	394.445	42	subsídio/reforço 7
Agosto	R$ 1,00	448.382	43	subsídio/reforço 1
Setembro	R$ 2,00	493.232	57	subsídio/reforço 14
Outubro	R$ 2,00		57	subsídio
Novembro	R$ 3,00			subsídio
Dezembro	R$ 3,00			subsídio

Fonte: DLOT/DTR, Outubro/2021.

Visando conhecer algumas características da população que utiliza do transporte coletivo urbano de Porto Velho, a SEMTRAN, por meio da DEPT/DTR, realizou pesquisa online no ano de 2021, onde se pode verificar que o gênero predominante da população que utiliza o transporte coletivo é do gênero feminino (62,50%).

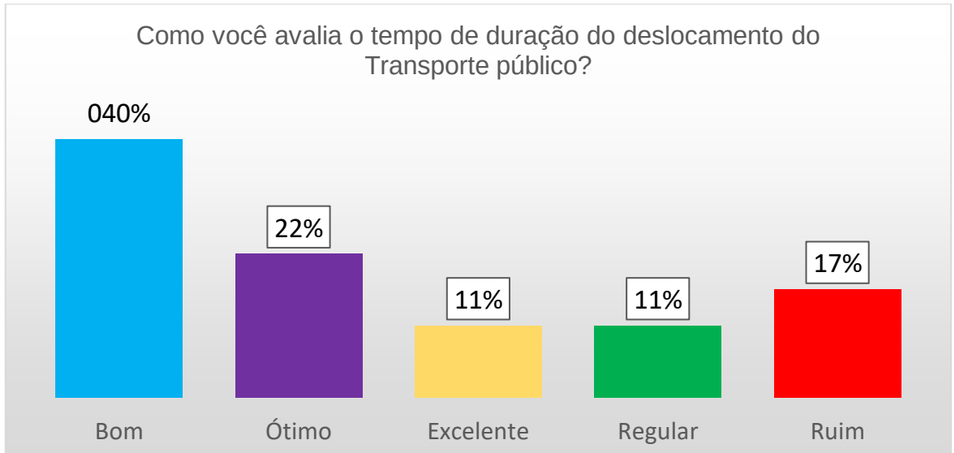
Gráfico 9 – Gênero predominante da população em Porto Velho



Fonte: DEPT/DTR, 2021.

Quanto ao tempo de duração do deslocamento os usuários do transporte coletivo, 40% responderam que é bom, 22% responderam ótimo, 11% responderam excelente, 11% responderam regular e 16% responderam que é ruim.

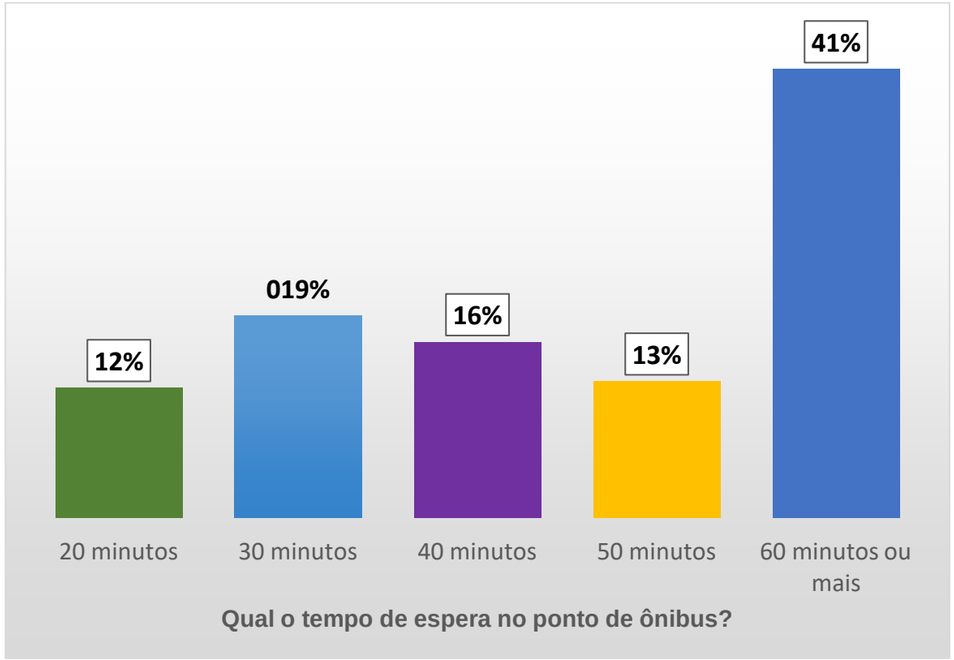
Gráfico 10 – Duração do deslocamento no transporte coletivo



Fonte: DEPT/DTR, 2021.

Quanto ao tempo de espera no ponto de ônibus ou parada de ônibus oscilou o tempo de espera de 20 minutos (12%), 30 minutos (19%), 40 minutos (16%), 50 minutos (13%), 60 minutos ou mais (41%).

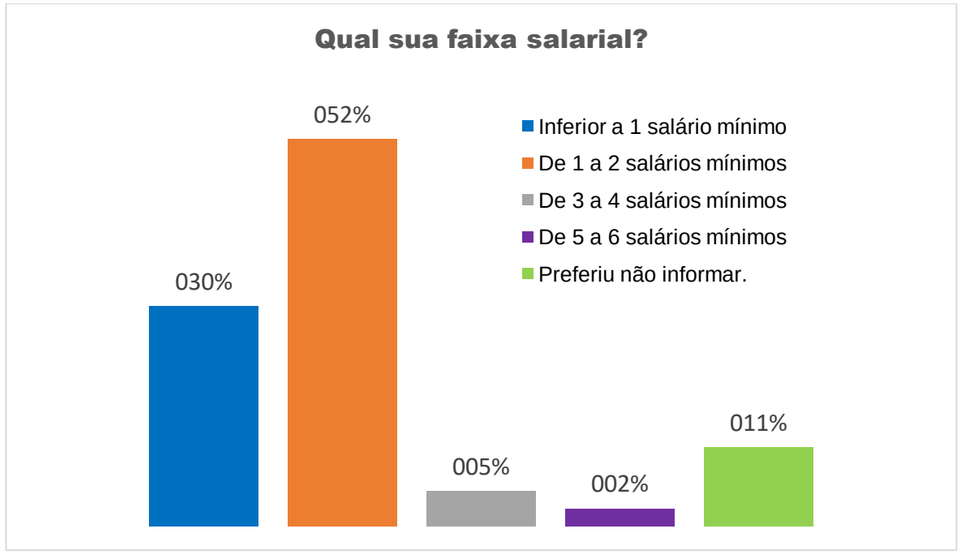
Gráfico 11 – Tempo de espera no ponto de ônibus



Fonte: DEPT/DTR, 2021.

Quanto a faixa salarial da população que utiliza o transporte coletivo, podemos verificar que o nível socioeconômico é de 52% da faixa de 1 a 2 salários mínimos, seguido em segundo lugar dos da faixa salarial inferior a 1 salário mínimo, o que nos mostra que o poder aquisitivo da população é baixo.

Gráfico 12 – Faixa salarial



Fonte: DEPT/DTR, 2021.

C) Carregamento

Em 2018 o sistema de transporte coletivo de passageiros de Porto Velho transportava em média 743.042,50 (setecentos e quarenta e três mil e quarenta e dois) passageiros equivalentes por mês (÷12), ao valor da tarifa de R$ 3,80 (três reais e oitenta centavos) à época, o que perfaz a média de R$ 2.823.561,50 (dois milhões oitocentos e vinte e três mil quinhentos e sessenta e um reais e cinquenta centavos) por mês.

A Secretaria, por meio de informação de seus técnicos, informou que um antigo levantamento de demanda indicou cerca de 60 mil passageiros por dia útil no sistema. Depois foi informado que houve pequenas melhorias nos serviços que elevaram a demanda diária para cerca de 80 mil passageiros por dia. Também foi repassado que em um passado recente o sistema chegou a transportar aproximadamente 110 mil passageiros diariamente, fato esse ligado à construção de duas usinas hidrelétricas no município (Santo Antônio e Jirau). Essas informações estão de acordo com os dados de movimentação passados pela Secretaria, referentes ao mês de setembro.

A Figura 06 abaixo indica a movimentação média diária das linhas em dias úteis, sábados e domingos.

Código	Nome	D.U.	Sábado	Domingo
204-B	Guajará	8.017	3.307	1.533
404-A	Guaporé	1.791	933	482
404-B	Guaporé via João Paulo II	172	192	0
201-B	Hospital de Base/Aeroporto	743	241	156
30	Interbairros 030	1.453	649	254
40	Interbairros 040	1.270	506	183
401	Jardim Eldorado	1.391	731	311
308-A	Jardim Santana	2.333	867	305
308-D	Jardim Santana via Alexandre	328	315	127
308-B	Jardim Santana via Hospital de Base	833	477	363
310	Mariana via Orgulho do Madeira	2.021	786	441
105	Nacional	1.893	752	399
407	Norte Sul	4.945	2.017	870
206	Nova Esperança	1.195	350	199
403-A	Novo Horizonte via Campos Sales	471	273	291
403-B	Novo Horizonte via Trevo Roque	701	208	0
313	Orgulho do Madeira	1.112	1.017	444
313-B	Orgulho do Madeira via Shopping	1.288	504	320
301-A	Presidente via Amazonas	1.747	724	245
301-B	Presidente via Cemetron	613	347	222
301-C	Presidente via SESI	1.868	646	235
418	Santa Marcelina	679	271	59
303-A	São Francisco	4.743	2.029	1.212
303-C	São Francisco via Ronaldo Aragão	1.057	228	129
302	Tancredo Neves	5.247	2.882	1.185
102	Triângulo	590	274	215
300-B	Ulisses via BR	2.113	953	403
306-B	Ulisses via JK	1.505	415	280
306-A	Ulisses via Tancredo Neves	4.611	2.359	1.232
203	União da Vitória	924	236	0
500-A	Universitário I	78	0	0
500-B	Universitário II	86	0	0
500-C	Universitário III	109	0	0
TOTAL		**84.702**	**36.482**	**17.441**

Figura 6. Demonstrativo de Passageiros por linha até Janeiro/2019.

A tabela abaixo demonstra os dados do atual sistema dentro do período de outubro de dois mil e vinte a março de dois mil e vinte e um.

Código	Nome	D.U.	Sábado	Domingo
110	São Francisco	671	193	43
111	Ulisses via Tancredo Neves	866	219	38
112	Mariana	248	96	22
113	Presidente Roosevelt via CEME-TRON	209	62	26
114	Orgulho do Madeira	386	164	46
115	Jardim Santana	173	101	18
116	Esperança da Comunidade via Cristal do Calama	963	176	53

117	Guajará	385	175	44
118	4 de Janeiro	134	38	12
119	Morar Melhor via Areal	172	81	31
120	Bairro Novo	95	74	
121	Ulisses via BR	280	150	34
122	Santa Marcelina	115		
200	Expresso HB via Shopping	133		2
211	Campus Unir	32	11	13
212	Triângulo	16	12	2
213	Cidade Nova via Novo Horizonte	146	27	11
214	Cohab via Jardim Eldorado	565	214	24
215	Norte Sul	981	127	32
310	Alphaville			
311	Vila Dnit	50	40	14
312	Nacional	116	47	15
313	Nova Esperança	49	9	9
400	Expresso Central	49		
	TOTAL	**6.834**	**2.016**	**489**

Figura 7 – Total de passageiros, incluso as gratuidades referentes a outubro/2020 a fevereiro/2021

Nota-se que o Município, considerando demanda de 6.834 mil passageiros diários, encontra-se muito abaixo da média nacional estudada pela NTU (2008) para o Índice de Mobilidade em cidades do porte de 500 mil a 1 milhão habitantes.

Modelo	Índice Avaliado	Unidade	Ref. NTU (2008)	Sistema Atual (2021)	% Diferença
Funcional	Índice de Mobilidade	(passageiro/dia por habitante)	0,36	0,012	**-96,66%**

Figura 08: Índices de Qualidade da NTU 2008 vs Sistema Atual de Porto Velho 2021 (Modelo Funcional - Demanda).

Este Índice representa o quanto a população do município se sente atraída pelo transporte coletivo urbano, demonstrando que o sistema atualmente implantado necessita investir para aumentar tal atratividade, buscando se igualar ao encontrado em municípios de mesmo porte. Esse aspecto é consequência de diversas medidas de gestão e planejamento do sistema que resultam em um serviço adequado no ponto de vista do usuário.

Ainda segundo os parâmetros de referência da NTU, os indicadores de passageiros/veículo e km/veículo, ambos em dias úteis, estão abaixo do esperado (figura 09). Esse aspecto indica pouco aproveitamento dos veículos em operação.

Modelo	Índice Avaliado	Unidade	Ref. NTU (2008)	Sistema Atual (2021)	% Diferença
Funcional	Passageiros por veículo	Passageiro/dia útil. veículo	623	137	**-78%**
Funcional	Quilometragem por veículo	Quilometragem/ dia útil.veículo	295	208	**-29,49%**
Funcional	IPK Efetivo	Pass./km	2,18	0,41	**-81,19**

Figura 09: Índices de Qualidade da NTU 2008 vs Sistema Atual de Porto Velho 2021 (Modelo Funcional - Desempenho)

Outro indicador que busca analisar o aproveitamento da oferta é o IPK **efetivo** (passageiros/km dia útil). No sistema de Porto Velho, o IPK efetivo proposto no Edital foi de 1,3573.

(1.153.710 passageiros econômicos / 849.982 quilometragens total mensal) = 1,3573

O IPKe de outubro/20 a janeiro/21, quatro meses de operação pela nova concessionária ficou em 0,2144.

(273.794 passageiros econômicos / 1.276.731 quilometragens total no período) = 0,2144

A diferença do IPKe nos períodos e aumento de oferta de serviço:

=(1-(0,2144 IPKe atual / 1,3573 IPKe edital)) * 100 = 84,2007%

A desproporcionalidade superior da oferta em razão da demanda foi de 84,2007%, no período de outubro/20 a janeiro/2021, conforme demonstrado no cálculo do IPKe – índice passageiro econômico/equivalente por quilômetro.

A figura 10 ilustra o IPKe no período de março/21, o qual ainda está abaixo do IPK.

Cód.	Nome	Km	Pass/dia	IPK
110	São Francisco	722,00	488	0,67
111	Ulisses via Tancredo Neves	682,20	500	0,73
112	Mariana	876,40	190	0,21
113	Presidente Roosevelt via Cemetron	305,00	93	0,30
114	Orgulho do Madeira	412,80	245	0,59
115	Jardim Santana	432,00	105	0,24
116	Esperança da Comunidade via Cristal do Calama	980,10	519	0,52
117	Guajará	706,80	535	0,75
118	4 de Janeiro via Planalto	274,00	70	0,25
119	Morar Melhor via Areal	334,50	94	0,28
120	Bairro Novo	329,00	84	0,25
121	Ulisses via BR	395,00	165	0,41
122	Santa Marcelina	368,00	103	0,27
200	Expresso Shopping via HB	683,10	84	0,12
211	Campus Unir	137,50	24	0,17
212	Triângulo	73,00	6	0,08
213	Cidade Nova via Novo Horizonte	473,60	68	0,314
214	Cohab via Jardim Eldorado	492,80	343	0,69
215	Norte Sul	985,40	460	0,46
310	Alphaville	0		
311	Vila Dnit	155,00	30	0,19
312	Nacional	340,00	59	0,17
313	Nova Esperança	152,00	36	0,23
400	Expresso Central	106,20	19	0,17
TOTAL		**10.416,40**	**4.320**	**0,41**

Figura 10 – Demonstrativo de passageiro referente ao mês de março/2021

A tarifa atual do serviço de transporte público coletivo é de R$ 4,05, representando um alto custo para o usuário. Nas viagens curtas, o valor é próximo ao praticado pelo transporte por aplicativo, que tem contribuído para a queda de demanda do transporte público. Para os usuários das viagens longas, por ter, de modo geral, um menor poder aquisitivo a tarifa é um fator de exclusão social. Estes dois fatores aliados, ajudam a explicar por que os usos com gratuidade cresceram no transporte, proporcionalmente (Figura 11)[7].

	Total	Pagantes	Estudantes	Idosos
Ano 0	1.788.698	965.897	375.627	447.174
Ano 1	1.819.106	982.317	382.012	454.777
Ano 2	1.850.031	999.017	388.506	462.508
Ano 3	1.881.481	1.016.000	395.111	470.370
Ano 4	1.913.466	1.033.272	401.828	478.366
Ano 5	1.945.995	1.050.837	408.659	486.499
Ano 6	1.979.077	1.068.702	415.606	494.769
Ano 7	2.012.722	1.086.870	422.672	503.180
Ano 8	2.046.938	1.105.346	429.857	511.735
Ano 9	2.081.736	1.124.137	437.165	520.434
Ano 10	2.117.125	1.143.248	444.596	529.281
Ano 11	2.153.116	1.162.683	452.154	538.279
Ano 12	2.189.719	1.182.448	459.841	547.430
Ano 13	2.226.945	1.202.550	467.658	556.737
Ano 14	2.264.803	1.222.993	475.609	566.201

Figura 11 – Demonstrativo de Gratuidades no período anterior à licitação.

A figura 12 demonstra as gratuidades suportadas pela concessionária desde o início da operação (outubro/2020 a março/2021)

Total de Giros				
Mês	EST	MER	ACE	ACA
Out	3826	28777	5944	1468
Nov	9206	47966	10184	2719
Dez	8416	48012	10328	3249
Jan	4298	34854	7474	2317
Fev	5043	35978	8076	2161
Mar	5236	37636	9019	2414
Total	**36025**	**233223**	**51025**	**14328**

Figura 12 (EST – Estudante; MER – Melhor Idade; ACE – Acessibilidade; ACA – Acompanhante Acessibilidade)

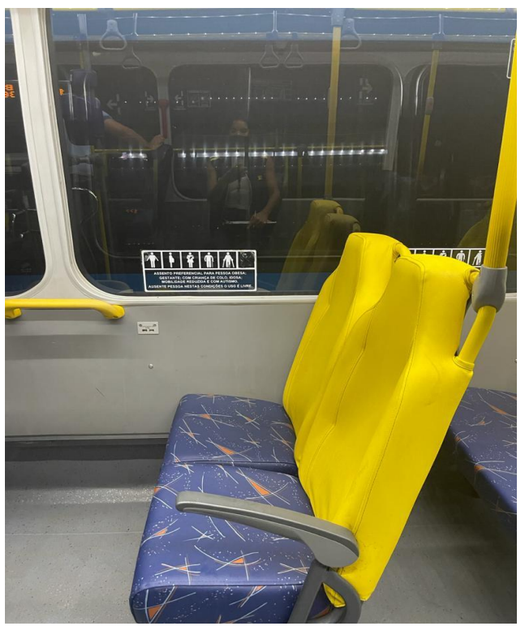
Nesse contexto de redução de passageiros, cabe destacar que as informações disponíveis ao usuário não auxiliam para a promoção da utilização do transporte coletivo, sendo a previsibilidade e a possibilidade de programação do seu deslocamento um importante fator de decisão para a escolha do modal.

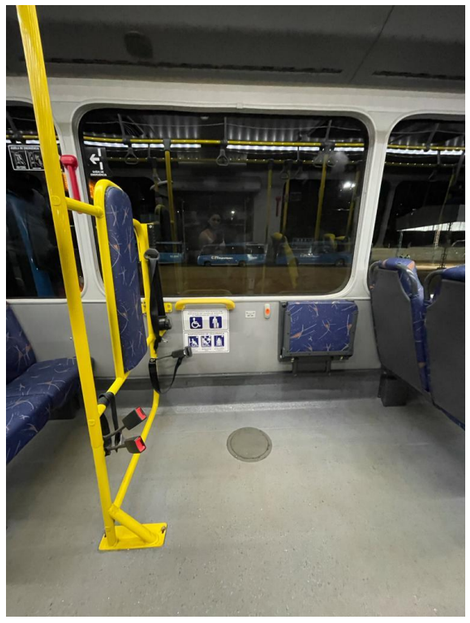
Em relação à acessibilidade da frota de veículos, que operam o sistema de transporte coletivo municipal por ônibus em Porto Velho, verifica-se que 100% da frota é acessível para cadeirantes, sendo 62,5% com elevadores na porta do meio, 12,5% com elevadores na porta da frente, 6,25% com elevadores na porta traseira.

7 https://uploads.portovelho.ro.gov.br/PortalCompras/licitacoes/1_anexo_i_projeto_basico_3.pdf

Acessibilidade da Frota do Transporte Coletivo			
Tipo	Quantidade de veículos	Percentual em relação ao total	Acessibilidade
Elevador	80	100%	sim

Figura 13 - Acessibilidade da frota do Transporte Coletivo em 2020. Fonte dos dados: DGCT, 2020.





Fonte: DGCT/DTR, 2021.

Em relação à frota apresentada pela empresa, têm-se que a idade média da frota está com idade de 3,62, figura 14.

De acordo com os dados da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes, falta a empresa apresentar o restante dos veículos para complementar a frota.

Figura 14- Relação dos veículos cadastrados, 2020.

Qnt	Prefixo	Marca	Modelo	Ano Fab	Ano Mod	Chassi	Placa	Capacidade		Idade	Quantidade	Idade Média
1	2.001	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W3MR100353	FAT 7J88	37		ZERO		
2	2.002	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W3MR100367	GEC 7A77	37		ZERO		
3	2.003	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W3MR100370	GIM 8H68	37		ZERO		
4	2.004	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W3MR100384	DSV 1B29	37		ZERO		
5	2.005	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W3MR100420	EJP 0D95	37		ZERO		
6	2.006	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W4MR100300	EFB 5A69	37		ZERO		
7	2.007	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W4MR100362	FXF 8I38	37		ZERO		
8	2.008	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W5MR101066	ELE 9G29	37		ZERO		
9	2.009	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W6MR100234	EVA 5G68	37		ZERO		
10	2.010	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W7MR100372	FHH 0C54	37		ZERO		
11	2.011	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W7MR100386	GAG 7D83	37		ZERO		
12	2.012	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W8MR100347	EEC 0I14	37		ZERO		
13	2.013	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W8MR100350	EZU 6E94	37		ZERO		
14	2.014	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W8MR100364	DTD 8J61	37		ZERO		
15	2.015	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W9MR100356	ENN 0F32	37		ZERO		
16	2.016	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W9MR100406	EMA 9A85	37		ZERO		
17	2.017	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82WXMR103394	FPQ 7I17	37		ZERO		
18	2.018	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82WXMR103914	FIM 7G82	37		ZERO		
19	2.019	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82WXMR104321	DZL 5C95	37		ZERO		
20	2.020	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W0MR104327	DSF 4D17	37		ZERO		
21	2.021	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W1MR103784	DID 8D73	37		ZERO		
22	2.022	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W2MR103910	FPP 6A45	37		ZERO		
23	2.023	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W2MR104488	FIV 9B38	37		ZERO		
24	2.024	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W3MR103883	DMM 6D91	37		ZERO		
25	2.025	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W3MR104385	FFC 1C63	37		ZERO		
26	2.026	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W4MR104332	ELI 7C49	37		ZERO		
27	2.027	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W6MR103327	ELU 2F72	37		ZERO		
28	2.028	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W7MR103319	ETJ 0D61	37		ZERO		
29	2.029	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W9MR104360	FMV 4B06	37		ZERO		
30	2.030	VW	MPOLO TORINO	2020	2020	9532G82W1MR103476	GKG 1G78	37		ZERO		
31	2.031	VW	MPOLO SENIOR	2020	2021	9532M62PXMR101716	FAY 3H06	26	MICRO	ZERO		
32	2.032	VW	MPOLO SENIOR	2020	2021	9532M62PXMR101747	GCN 1G71	26	MICRO	ZERO		
33	2.033	VW	MPOLO SENIOR	2020	2021	9532M62P1MR102186	GHB 7A62	26	MICRO	ZERO		
34	2.034	VW	MPOLO SENIOR	2020	2021	9532M62P2MR100754	GGO 7A25	26	MICRO	ZERO		
35	2.035	VW	MPOLO SENIOR	2020	2021	9532M62P2MR100916	GEN 5A54	26	MICRO	ZERO		
36	2.036	VW	MPOLO SENIOR	2020	2021	9532M62P4MR101632	FKG 3C53	26	MICRO	ZERO		
37	2.037	VW	MPOLO SENIOR	2020	2021	9532M62P5MR101705	GEP 5I25	26	MICRO	ZERO		
38	2.038	VW	MPOLO SENIOR	2020	2021	9532M62P5MR101736	DUI 3D11	26	MICRO	ZERO		
39	2.039	VW	MPOLO SENIOR	2020	2021	9532M62P8MR100225	GCO 2A96	26	MICRO	ZERO		
40	2.040	VW	MPOLO SENIOR	2020	2021	9532M62P8MR101729	GCN 8A81	26	MICRO	ZERO		
41	2.041	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969313	KQS 4J50	40		SEIS		
42	2.044	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969343	KQS 4J58	40		SEIS		
43	2.047	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969357	KQS 5G86	40		SEIS		
44	2.050	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969369	KQS 5G93	40		SEIS		
45	2.051	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2016	9BM384078GB021646	KWW 8811			CINCO		
46	2.054	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969329	KWN 7I39	40		SEIS		
47	2.057	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969315	KQS 7273	40		SEIS		
48	2.059	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2016	9BM384078GB021663	KWW 8808			CINCO		
49	2.061	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969293	KWN 7J85	40		SEIS		
50	2.063	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969341	KWN 8F83	40		SEIS		
51	2.066	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB970526	KWN 8I25	40		SEIS		
52	2.068	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB947570	LRG 5A05	39		SEIS		
53	2.070	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969321	KWN 9C07	40		SEIS		
54	2.073	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB970504	KZE 6F96	40		SEIS		
55	2.076	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969299	LMD 1H08	40		SEIS		
56	2.079	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969353	LMD 1H29	40		SEIS		
57	2.082	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969365	LMD 1J60	40		SEIS		
58	2.083	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2016	9BM384078GB021640	KWW 8817			CINCO		
59	2.086	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB970746	LMD 2974			SEIS		
60	2.090	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969355	LRO 6H17	40		SEIS		
61	2.091	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB946750	LRG 5A06			SEIS		
62	2.094	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB970742	LRP 6J77	40		SEIS		
63	2.098	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969309	KWN 9J39	40		SEIS		
64	2.100	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2016	9BM384078GB021673	KWW 8812			CINCO		
65	2.102	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB970927	LRP 7H56	40		SEIS		
66	2.103	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB947478	LRH 5F07	39		SEIS		
67	2.106	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB969361	LRX 6C96	40		SEIS		
68	2.109	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2015	9BM384078FB005684	KRH 4F49	39		CINCO		
69	2.111	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2016	9BM384078GB021669	LSG 8345			CINCO		
70	2.113	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2015	9BM384078FB003811	KRH 4F50	39		CINCO		
71	2.117	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2015	9BM384078FB004202	LSE 4F79	39		CINCO		
72	2.120	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB947795	KPY 8E33	39		SEIS		
73	2.122	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2015	9BM384078FB005691	LSE 4F80	39		CINCO		
74	2.126	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2015	9BM384078FB004168	LSE 4F81	39		CINCO		
75	2.130	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2015	9BM384078FB006016	KRH 4G42	39		CINCO		
76	2.133	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2015	9BM384078FB005709	LSE 4I01	39		CINCO		
77	2.135	M. BENZ	MPOLO TORINO	2014	2014	9BM384078EB946471	KPY 8435	39		SEIS		
78	2.137	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2015	9BM384078FB005943	LSE 4I02	39		CINCO		
79	2.140	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2015	9BM384078FB005957	LSE 4I03	39		CINCO		
80	2.143	M. BENZ	MPOLO TORINO	2015	2015	9BM384078FB005959	LSE 4I04	39		CINCO		

38 Veículos

23 Veículos

10 Veículos

3,629032258064516

Observada a Idade Média da frota do município (Figura 14), esta encontra-se dentro do exigível.

Nota-se pela tabela que metade dos veículos está na faixa de 5 a 6 anos, ou seja, metade da frota estará próxima dos 10 anos de idade em 2025. De toda forma, os dados e as referências indicam que a situação atual da idade da frota encontra-se adequada.

No que diz respeito à capacidade da frota, da relação disponibilizada foi possível obter as capacidades dos diferentes modelos presentes na operação. Verifica-se que a tipologia do veículo utilizado nas viagens pesquisadas é em veículos descritos como convencional.

Atualmente existe a instalação de equipamentos de ar condicionado em todos os veículos. Nesses casos o consumo de combustível em veículos é aproximadamente 33% maior. É importante destacar que existe uma padronização de layout interno e externo dos veículos, o que é consequência do controle sobre a frota que está sendo utilizada.

Quanto aos sistemas de informação ao usuário, a concessionária operadora oferece o aplicativo Cittamobi para dispositivos com sistema operacional Android e IOS. O aplicativo oferece funcionalidades parecidas a serviços conceituados como o Moovit e o Google Maps. Nele é possível a identificação dos pontos mais próximos à localização do usuário, consulta ao itinerário das linhas e acompanhamento do tempo de chegada do ônibus via rastreamento do GPS do veículo. A iniciativa é interessante e acompanha tendência já utilizada nos sistemas de países desenvolvidos e de algumas cidades brasileiras como São Paulo, Goiânia, mas é necessária a avaliação do uso dessa ferramenta pelos passageiros do sistema. Variáveis como o perfil socioeconômico dos usuários e a falta de costume em lidar com novas tecnologias podem influenciar na efetividade do aplicativo.

Há disponibilidade na página da Secretaria de todos os horários, itinerários e mapa da rota das linhas.

Figura 15-

Prefeitura do Município de Porto Velho
Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes - SEMTRAN
ANO 2021
DEMOSTRATIVO DE QUANTIDADE DE CARRO E VIAGENS REALIZADA

N.º	CÓDIGO	LINHAS	KM	DIAS ÚTEIS					SÁBADO									
				Carros	Viagens	Km/Útil	Ociosa	Km / Dia	Carros	Viagens	Km/Útil	Ociosa	Km / Dia	Carros	Viagens	Km/Útil	Ociosa	Km/Dia
1	110	SÃO FRANCISCO	38	5	38	1444,00	72,20	1516,20	3	18	684,00	34,20	718,20	1	7	266,00	13,30	279,30
2	111	ULISSES via TANCREDO	37,9	5	33	1250,70	62,54	1313,24	3	17	644,30	32,22	676,52	1	7	265,30	13,27	278,57
3	112	MARIANA	31,4	2	19	596,60	29,83	626,43	2	19	596,60	29,83	626,43	1	10	314,00	15,70	329,70
4	113	PRES.ROOSEVELT via CEMETRON	30,7	2	21	644,70	32,24	676,94	2	21	644,70	32,24	676,94	1	10	307,00	15,35	322,35
5	114	ORGULHO DO MADEIRA	26,2	3	30	786,00	39,30	825,30	2	21	550,20	27,51	577,71	1	11	288,20	14,41	302,61
6	115	JARDIM SANTANA	27	2	20	540,00	27,00	567,00	2	20	540,00	27,00	567,00	1	11	297,00	14,85	311,85
7	116	ESPERANÇA DA COMUNIDADE via CRISTAL	29,6	5	43	1272,80	63,64	1336,44	3	27	799,20	39,96	839,16	1	9	266,40	13,32	279,72
8	117	GUAJARÁ	22,8	5	56	1276,80	63,84	1340,64	3	33	752,40	37,62	790,02	1	11	250,80	12,54	263,34
9	118	04 DE JANEIRO	27,4	1	15	411,00	20,55	431,55	1	13	356,20	17,81	374,01	1	7	191,80	9,59	201,39
10	119	MORAR MELHOR via AREAL	22,3	2	31	691,30	34,57	725,87	2	30	669,00	33,45	702,45	1	14	312,20	15,61	327,81
11	120	BAIRRO NOVO	35	2	24	840,00	42,00	882,00	2	23	805,00	40,25	845,25	1	13	455,00	22,75	477,75
12	121	ULISSES VIA BR	39,5	2	21	829,50	41,48	870,98	2	19	750,50	37,53	788,03	1	10	395,00	19,75	414,75
13	122	SANTA MARCELINA	46	1	7	322,00	16,10	338,10	0	0	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
14	211	CAMPUS UNIR	27,5	0,5	5	137,50	6,88	144,38	0,5	4	110,00	5,50	115,50	0,5	4	110,00	5,50	115,50
15	212	TRIANGULO	14,6	0,5	5	73,00	3,65	76,65	0,5	5	73,00	3,65	76,65	0,5	5	73,00	3,65	76,65
16	213	NOVO HORIZONTE	32,8	2	21	688,80	34,44	723,24	1	10	328,00	16,40	344,40	1	10	328,00	16,40	344,40
17	214	COHAB FLORESTA	30,4	5	43	1307,20	65,36	1372,56	3	26	790,40	39,52	829,92	1	9	273,60	13,68	287,28
18	215	NORTE SUL	43,5	7	56	2436,00	121,80	2557,80	3	23	1000,50	50,03	1050,53	1	7	304,50	15,23	319,73
19	216	CIDADE NOVA VIA AREAL	23,5	1	13	305,50	15,28	320,78	1	14	329,00	16,45	345,45	1	14	329,00	16,45	345,45
20	310	ALPHAVILLE	39,6	1	3	118,80	5,94	124,74	1	3	118,80	5,94	124,74	1	8	316,80	15,84	332,64
21	311	VILA DNIT	23,4	1	13	304,20	15,21	319,41	1	12	280,80	14,04	294,84	1	12	280,80	14,04	294,84
22	312	NACIONAL	26	1	16	416,00	20,80	436,80	1	16	416,00	20,80	436,80	1	16	416,00	20,80	436,80
23	313	NOVA ESPERANÇA	30,4	1	11	334,40	16,72	351,12	1	8	243,20	12,16	255,36	1	7	212,80	10,64	223,44
24	110.1	UNIVERSITÁRIA I	21	0	2	42,00	2,10	44,10	0	0	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
25	117.1	UNIVERSITÁRIA II	49	0	2	98,00	4,90	102,90	0	0	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
26	215.1	UNIVERSITÁRIA III	29,1	0	2	58,20	2,91	61,11	0	0	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
TOTAL/DIA			**804,60**	**57,00**	**550,00**	**17225,00**	**861,25**	**18086,25**	**40,00**	**382,00**	**11481,80**	**574,09**	**12055,89**	**21,00**	**212,00**	**6253,20**	**312,66**	**6565,86**

VIAGENS DIAS ÚTEIS	550	KM DIAS ÚTEIS DIÁRIO	17225,00	KM OCIOSA DIAS ÚTEIS DIÁRIO	861,25
VIAGENS SÁBADO	382	KM SÁBADO DIÁRIO	11481,80	KM OCIOSA SÁBADO DIÁRIO	574,09
VIAGENS DOMINGO	212	KM DOMINGO DIÁRIO	6253,20	KM OCIOSA DOMINGO DIÁRIO	312,66
TOTAIS -	1144	TOTAIS -	34960	TOTAIS -	1748

KM TOTAL_VARIÁVEL: 472.383,50

Demonstrativo de quantidades de carros e viagens realizadas, setembro/2021.

D) Integração.

A integração de sistemas de transporte é considerada como uma das formas de se promover um aumento da mobilidade urbana, pois, em alguns casos, aumenta as possibilidades de deslocamentos, reduz custos e ainda pode reduzir os problemas de circulação nas vias urbanas.

No atual sistema de transporte coletivo na cidade de Porto Velho é permitida a integração na maioria das linhas, em quase todos os sentidos, no qual a primeira viagem validada pelo cartão do sistema de transporte público urbano do Município e as demais viagens, que são validadas utilizando o mesmo cartão, serão gratuitas dentro do intervalo de 90 minutos. (Figura 10).

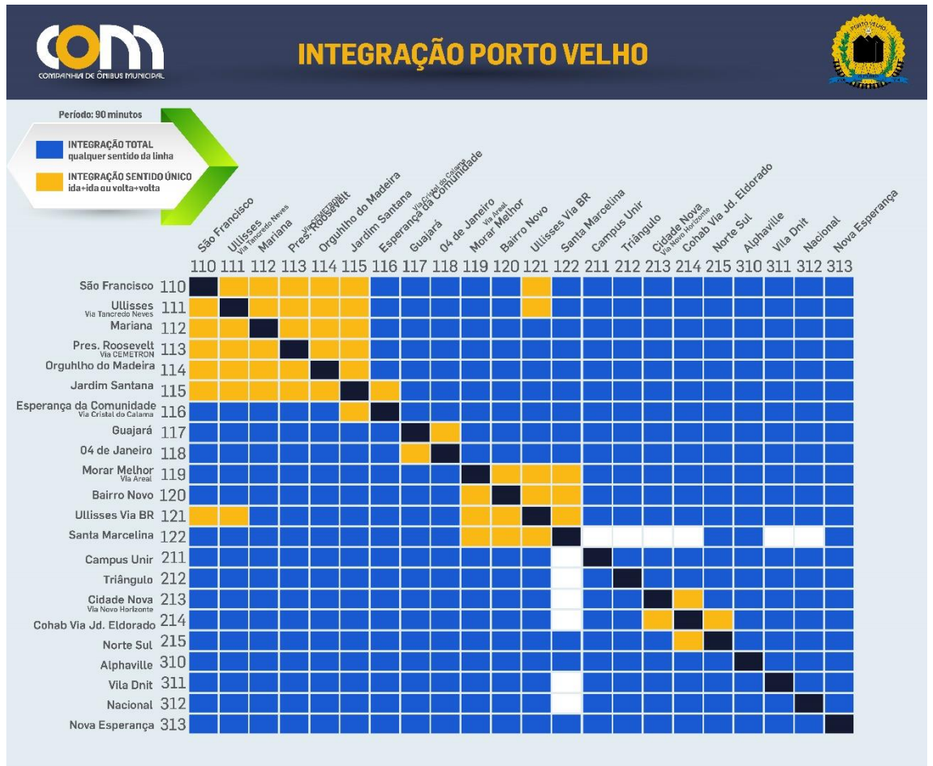


Figura 16 – Mapa de Integração

O cadastro e fornecimento de cartões da bilhetagem eletrônica é permitido em vários pontos da cidade, além da plataforma online no site da empresa (Figura 16). A programação é divulgada para a população pelas redes sociais da concessionária e no site da Prefeitura de Porto Velho.

LOCAL	ATENDIMENTO	TIPO DE CARTÃO	ENDEREÇO	HORÁRIO DE ATENDIM.
Auditório da Emater	Cadastramento e Vendas	Cidadão, Estudante, Melhor Idade, Acessibilidade e Acessibilidade ACP	Av Farquar, 3055 - Panair- 76.801-361	Seg. a Sex. 08:00 às 17:00 e Sáb 08:00 às 12:00
Farmácia Super Popular Farquar	Vendas	Cidadão e Estudante	Av Farquar, 515 - Panair - 76.801-429	Seg. a Sáb. 07:00 às 19:00
Net Infor Informatica & Celulares	Vendas	Cidadão e Estudante	Av Jatuarana, 4245 - Nova Floresta - 76.807-141	Seg. a Sáb. 08:00 às 18:00
Mercantil Nacional	Vendas	Cidadão e Estudante	Est. do Belmont, 2363 - Nacional - 76.802-350	Seg. á Sáb. 07:30 às 19:30
Associação Comercial de Rondônia – ACR	Vendas	Cidadão e Estudante	Av. Pres. Dutra, 2815 - Centro, Porto Velho - RO, 76801-059	Seg. a Sex. 08:00 às 17:00
Cantinho da Pizza - Porto Velho Shopping	Vendas	Cidadão e Estudante	Av. Prefeito Chiquilito Erse, 3288 Loja 204/01, 2° andar - Flodoaldo Pontes Pinto, Porto Velho - RO, 76820-408	Seg a Sab 10:00 ás 22:00 e Dom 12:00 ás 21:00

Figura 16 – Pontos de vendas e cadastro dos cartões do transporte coletivo.

E) Corredores e Faixas Preferenciais

Porto Velho conta com um corredor exclusivo e nenhuma faixa preferencial, totalizando 1,2 km de via com prioridade ao transporte coletivo (Figura 17). Alguns dos principais objetivos dos corredores exclusivos e faixas preferenciais são: garantir a prioridade ao transporte coletivo no sistema viário; aumentar a velocidade operacional; diminuir o tempo dos passageiros dentro do veículo; racionalizar a operação e otimizar a frota, contribuindo para a redução dos custos do transporte público; aumentar a regularidade e o cumprimento das viagens, garantindo maior confiabilidade para o usuário do transporte coletivo.

Avenida	Tipo	Extensão (km)	Carregamento Trecho crítico	
			Passageiros Hora pico manha	Ônibus Hora pico manhã
Av. Sete de Setembro	Corredor exclusivo	1,2	15.290	300
		1,2	**-**	**-**

Figura 17 – Corredores exclusivos e faixas preferenciais em Porto Velho.

Fonte dos dados: Estudo de Demanda e DTR, 2021.

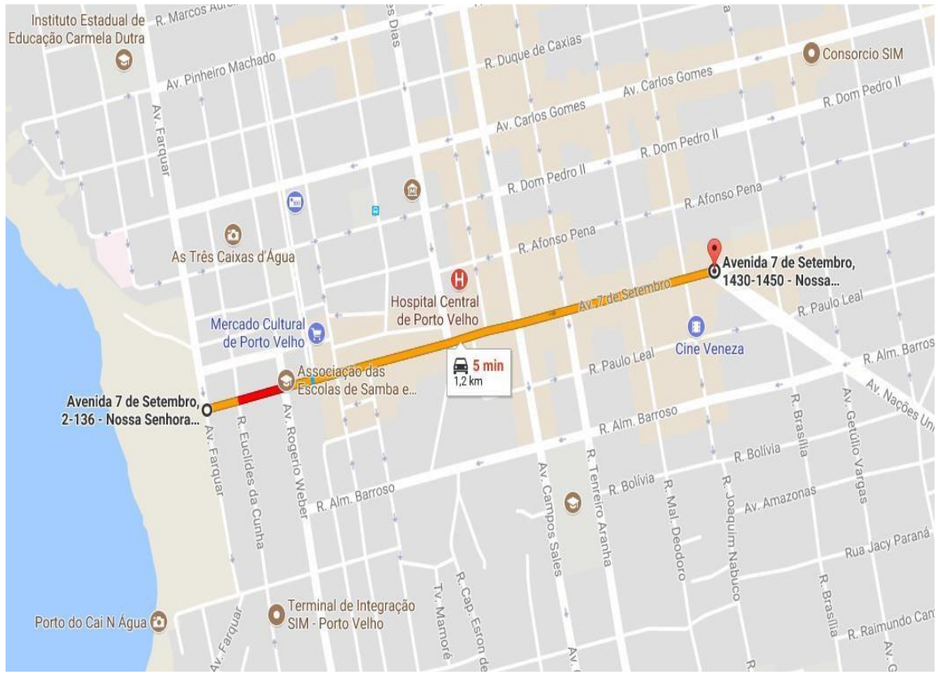


Figura 18. Fonte: Google Maps, 2017 (Acesso em: 10/11/17

Figura 19: Faixa de ônibus na Avenida Sete de Setembro Fonte: Google Street View, 2012 (Acesso em: 10/11/17)



O corredor de ônibus da Avenida Sete de Setembro está com sinalização incompleta, pois existe a sinalização horizontal, mas não existe a sinalização vertical, o que dificulta a fiscalização no local.

F) Malha Viária

Porto Velho prevê a implantação de soluções visando minimizar os problemas no transporte coletivo, alguns trechos concentram-se em áreas sem infraestrutura dedicada ao transporte coletivo, outras correspondem a áreas onde já existe infraestrutura, mas a condição local implica em necessidades de melhorias, onde alguns trechos possuem baixa velocidade média para o transporte coletivo.

Dois trechos precisam de grande movimento precisam ser asfaltados para que possa ser servido por transporte público, como a Rua Rosalina Gomes, próximo à Rua União e o trecho da Rua Constelação no bairro Flamboyant.

Em algumas vias onde foram implantados corredores de ônibus, como Av. Calama, o ganho em tempo de viagem para o transporte coletivo, no trecho, chegou a 20%, demonstrando o potencial de redução de tempo de viagem decorrente da priorização do transporte coletivo no espaço viário, com uma intervenção de menor custo. Contudo, em virtude das reivindicações dos comerciantes foi desativado.

G) Terminais do Sistema de Transporte Público de Passageiros

Para desenvolver uma mobilidade eficiente e ambientalmente aceitável, conforme mencionado o Caderno Técnico de Mobilidade Urbana (CREA-PR, 2011), devem ser planejadas e efetivadas um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, de uma forma que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não em veículos. Sob este contexto de Mobilidade Urbana Sustentável, a proposição de concepção de terminais de pequeno porte é adequada como um dos meios (priorização dos modos coletivos e não motorizados) para chegar a ela.

Em 2018, o único terminal de integração existente foi desativado, pois não foi preparado para a infraestrutura dos ônibus. A estrutura que se fala é em relação ao pavimento e a segurança estrutural da via. Devido a cheia de 2014, o piso ainda estava se acomodando. Sua estrutura permanece no local e até o presente momento não consta estudo, ou projeto de revitalização, ou para a construção de um novo.



Figura 20: Terminal de Integração
Fonte: Google Imagens

H) Estações e Paradas de Ônibus.

O município de Porto Velho dispõe de cerca de 863 pontos de parada para o transporte coletivo (Figura 21), onde aproximadamente % são abrigos de metal, 11,94% de concreto, 0,1% de acrílico, 0,2% de madeira e 0,1% de alvenaria e vidro.

A SEMTRAN, por meio de uma contratação de empresa especializada, está providenciando a revitalização de abrigos antigos e de cerca de 300 abrigos novos em metal que serão distribuídos em vários locais do perímetro urbano de Porto Velho.

Presença de placa	Presença de abrigo	Quanti-dade	%
Com placa	Metal	252	29,21%
	Concreto	103	11,94%
	Sem abrigo	504	58,41%
	Acrílico	01	0,01%
	Madeira	02	0,02%
	Alvenaria e vidro	01	0,01%
TOTAL		**863**	**100,00%**

Figura 21: Tipologia dos pontos de parada.

No que se refere à infraestrutura ofertada, foi fornecido cadastro detalhado e georreferenciado de pontos de paradas e outras estruturas. Esse tipo de registro é importante para o devido controle da dimensão e da qualidade da infraestrutura do sistema, além de permitir o uso de dados georreferenciados para estudos de oferta e demanda.

Na cidade de Porto Velho, a estação de ônibus localizada na Av. Governador Jorge Teixeira foi desativada.

Existe a necessidade de instalação de pelo menos 4 (quatro) Estações de Integração para embarque e desembarque de passageiros e 3 (três) Pontos de Apoio, que são pontos com maiores coberturas (21m x 3m), com sistema de wi-fi, sistema de informações aos usuários, coberturas com proteção térmica para proporcionar ao usuário maior comodidade e conforto.

No 1º semestre de 2021 a DTR por meio da Divisão DPET e DPVA iniciou a elaboração de Termo de Referência para implementar e contemplar a população, 14 pontos de integração (Estações de Alta Capacidade) para contemplar aos usuários do transporte coletivo com um maior conforto e segurança.

A manutenção dos abrigos e da sinalização das paradas é realizada pela Secretaria de Trânsito, Mobilidade e Trânsito, via DTR. Todavia, está em andamento o projeto de Implantação do Programa de Adoção de Pontos e Abrigos de Ônibus no município de Porto Velho, onde será concedido ao particular a confecção, instalação e manutenção de paradas, as quais serão distribuídas por lote nas Zona Comercial Sul, Zona Comercial Leste e Quadrante Comercial Central.

Atualmente Porto Velho possui vários modelos de abrigo de parada de ônibus, sendo alguns em concreto, outros com fechamento de vidro, outros com fechamento em chapa de metal, com dimensionamento maior e mais resistente, além dos abrigos implantados pelo sistema de mitigação.



Fonte: DPA/DTR, 2021.



Fonte: DPVA/DTR, 2021.

Em pesquisa recente realizada no ano de 2021 pela DEPT/DTR/SEMTRAN, verificou-se que as paradas de ônibus nos bairros de Porto Velho possuem um grau de 44% de suficiência, o que mesmo assim, demanda que novos estudos e projetos venham a ser implementados para esta finalidade.

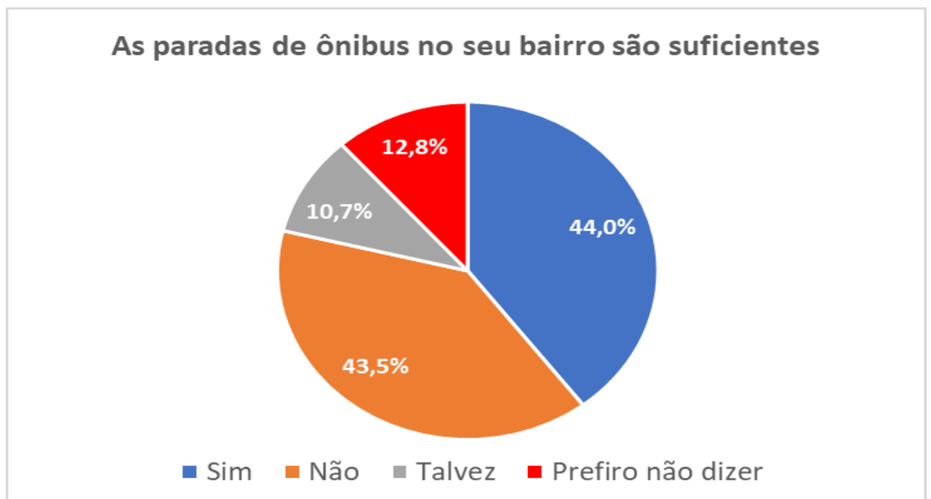


Figura 21: Suficiência de paradas de ônibus

Fonte: DEPT/DTR, 2021.

Atualmente no mês de setembro//2021, uma empresa foi contratada para executar serviços de remoção, manutenção e reimplantação de abrigos de paradas de ônibus, bem como implantação de novos abrigos em Porto Velho, com recursos do fundo municipal de Trânsito/FMT, conforme especificações publicadas em edital próprio.

1.4.2.2 Indicador para revisão de tarifa

O reajuste será realizado pelo Poder Público sobre o valor de tarifa do sistema, conforme regras de estabelecidas no Projeto Básico, no Edital, no Contrato, bem como pela modicidade tarifária, instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012 (Mobilidade Urbana), apresentadas a seguir:

O Reajuste da Tarifa será realizado anualmente, considerando variação no preço dos insumos e de acordo com fórmula proposta em Edital.

Os valores excedentes da diferença entre a Tarifa de Remuneração e a Tarifa Pública no período anterior ao reajuste tarifário constarão como subsídio para a modicidade tarifária.

A Revisão será realizada em caráter extraordinário, a qualquer tempo, quando da ocorrência de algum dos acontecimentos listados abaixo:

- criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, que comprovadamente impactem no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, ressalvados os impostos sobre a renda ou lucro;
- alteração unilateral do contrato, por parte do Poder Público, que afete o seu equilíbrio econômico-financeiro inicial;
- modificação unilateral do contrato ou dos requisitos mínimos de prestação dos serviços, conforme especificado no Edital, seus Anexos e em Contrato, impostas pelo poder concedente; e
- comprovado o desequilíbrio econômico-financeiro após auditoria do Poder Concedente ou de empresas especializadas, desde que ratificadas pelo Poder Concedente.

Em fevereiro de 2021, do serviço público de transporte coletivo de passageiros JTP TRANSPORTES, requereu a concessão da revisão da tarifa em razão da existência do desequilíbrio econômico-financeiro caracterizado pela alteração substancial da oferta inicial de passageiros licitada, prevista no Projeto Básico – ANEXO I, a qual impactou diretamente a execução do serviço.

Informou que tal alteração se deu após a soma de múltiplos fatores que contribuíram a inviabilidade da prestação do serviço de transporte coletivo, sobretudo pelo estado de contaminação à pandemia de Covid-19, doença causada pelo novo Coronavírus (Sars-Cov-2), declarada pela Organização Mundial de Saúde – OMS em 11 de março de 2020.

Aduziu que vem enfrentado dificuldade desde quando começou a operar na cidade de Porto Velho, visto que, tomando como base o edital de licitação, ainda não conseguiu alcançar o percentual de 0,5% da quantidade de passageiros equivalentes ofertados, além de suportar todas as gratuidades.

No ano de 2020 o sistema de transporte coletivo de passageiros de Porto Velho, a partir do início da operação da nova concessionária transportou em média 67.522,66 (sessenta e sete mil quinhentos e vinte e dois) passageiros por mês (÷3), ao valor da tarifa de R$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos), o que perfaz a média de R$ 273.466,77 (duzentos e setenta e três mil quatrocentos e sessenta e seis reais e setenta e sete centavos) por mês, a partir de 01 de outubro de 2020 até 31 de dezembro de 2020.

No ano de 2021 (janeiro e fevereiro) o sistema de transporte coletivo de passageiros de Porto Velho transportou em média 79.073 (setenta e nove mil e setenta e três) passageiros por mês (÷2), ao valor da tarifa de R$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos), o que perfaz a média de R$ 320.245,65 (trezentos e vinte mil duzentos e quarenta e cinco reais e sessenta e cinco centavos), nos meses de janeiro e fevereiro de 2021.

Com isso, após o reconhecimento do desequilíbrio financeiro, foi concedida a revisão da tarifa, a qual passou a ser subsidiada pelo município de Porto Velho.

I) Cálculo da tarifa e taxa interna de retorno

A Tabela a seguir traz os valores de referência para o cálculo da Tarifa Pública e da Tarifa de Remuneração do Serviço. Em função da utilização de sistemas informatizados de gestão da operação, as estimativas de custos realizadas não consideraram as funções do fiscal e do despachante. De acordo com estimativas de demanda, observando os custos acima apresentados e os investimentos necessários em frota e equipamentos de ITS, foram calculados os valores da tarifa para que a Taxa Interna de Retorno (TIR) garantisse a viabilidade econômico-financeira da operação dos serviços anteriormente descritos.

As tabelas a seguir apresentam alguns valores e parâmetros adotados para o cálculo da tarifa e taxa interna de retorno, ficando a cargo da proponente apresentar os valores a serem praticados de acordo com as planilhas modelos de cálculo da ANTP, fonte a informação de processos paradigma da EGL Engenharia e do Consórcio SIM protocolado no Processo Judicial nº 7022877-90.2018.8.22.0001 na 2ª Vara da Fazenda Pública de Porto Velho.

Parâmetro	Valor	Fonte
Consumo de combustível: Mini sem ar-condicionado Midi sem ar-condicionado Básico sem ar-condicionado	 0,30 0,34 0,37	Sem ar-condicionado: valores mínimos de referência ANTP (2017) Com ar-condicionado: aumento de 32 ,5% de acordo com estudos da COPPE/UFRJ (2015)
Litro de óleo diesel (R$)	R$ 3,51	ANP (mai/2019)
Litro do Arla 32 (R$)	R$ 2,23	
Seguro obrigatório (R$/veículo/ano)	157,42	Tabela de valores do DPVAT
Taxa de licenciamento (R$/veículo/ano)	120,00	Valor do licenciamento no Estado de Rondônia
Salários (R$/mês) Motorista Cobrador Fiscal e Despachante Benefícios	 R$ 2.022,51 R$ 1.213,94 R$ 1.518,98 492,97	Dissídio coletivo 2019/2020
Encargos Sociais (%)	50 ,67	
Recursos Humanos Motoristas: Cobradores: Despachantes:	 298 272 8	
Capital investido em infraestrutura, mobilização e equipamentos ITS.	*depende da proposta quanto à mobilização, aquisição, locação, licença ou propriedade	Estimativa de investimento inicial

Figura 22 – Parâmetros referenciais adotados

Além disso, para a verificação da viabilidade, as seguintes premissas foram adotadas:

- Prazo de contrato de 15 anos, renováveis por mais 05 anos;
- Cronograma de renovação da frota de forma a atender às regras estabelecidas nesse Projeto Básico Edital de Licitação (idade máxima dos veículos e idade média máxima de 05 anos);
- Todos os veículos da frota inicial com até 06 (seis) anos de idade;
- De acordo com o cronograma do item anterior, foi considerada a receita com a venda dos veículos usados, baseada na idade no momento da venda e na depreciação correspondente;
- Foi considerada receita acessória de 0,5% a 1% (meio a um por cento) da receita tarifária, sendo que 50% de montante é auferido pelo operador, tendo como fonte a informação Cotação/2019 da SEMTRAN;
- Calculado esse custo, utilizou-se os dados de demanda mensal existentes para estabelecer o valor da tarifa pública a ser cobrada dos passageiros pagantes. Em um sistema sem subsídios públicos e sem compensação tarifária entre os operadores, a Tarifa de Remuneração será igual à Tarifa Pública multiplicada pelo fator de equivalência (somatório do total mensal de passageiros que pagam a tarifa cheia com o total de passageiros com desconto multiplicado pelo respectivo percentual de desconto. Esse valor é dividido pelo total de passageiros transportado), que representa a porcentagem de passageiros pagantes do sistema.

Custo Médio mensal (R$)	Passageiros-equivalente média mensal	Tarifa Mínima Ofertada	Tarifa de Remuneração Mínima Ofertada	MTIR (máx)
R$4.326.414,38	1.153.711	R$ 3,75	R$ 2,419	9 ,57 %

Custo Médio mensal (R$)	Passageiros-equivalente média mensal	Tarifa Máxima Ofertada	Tarifa de Remuneração Máxima Ofertada	MTIR (máx)
R$4.730.213,05	1.153.711	R$ 4,10	R$ 2,645	21 ,35%

Figura 23. Composição do cenário estimado para a concessão

J) Cálculo do valor de contrato

- Passageiros Totais (PT): média do total de passageiros transportados por mês;
- Passageiros Equivalentes do Lote (PE): relação entre passageiros totais e com benefícios obtida pela relação de equivalência:

  PE=PT ×%gratuidades
- Tarifa Pública (TP): tarifa pública adotada pelo sistema;
- Valor de Remuneração Máxima (VR): valor por passageiro transportado, que é obtido pela seguinte equação:

  VR=(PE÷PT)×TP
- Valor Máximo de Contrato (VC): valor de referência dos possíveis ganhos brutos do sistema. Este valor não será atribuído como uma garantia, mas sim como valor de referência. Obtida pela equação a seguir:

  VC=VR×PT×12×TC

  onde 12 refere-se à quantidade de meses no ano e TC refere-se ao tempo de validade do contrato em anos.

  Valor máximo do contrato: R$1.060.017.619,15

Conforme estrutura proposta, a estimativa dos custos utilizados na aplicação do cálculo tarifário será realizada pelo Órgão Gestor, mediante avaliação dos preços dos insumos no mercado, previstas no item 21, no Projeto Básico e Anexo XXIII (Contrato de Concessão), de forma a garantir o adequado reequilíbrio econômico-financeiro do sistema quando da variação destes itens.

1.2.4.3 Reclamações da População sobre o Transporte Coletivo por Ônibus

A prefeitura de Porto Velho, mantêm canal de comunicação, na Secretaria de Trânsito, Mobilidade e Transportes e a ouvidoria na Secretaria Geral de Governo, com a população para coletar e processar as reclamações sobre o sistema de transporte público coletivo do município. Esse serviço está disponível por telefone, e-mail, internet e pessoalmente. A partir dos dados coletados são encaminhadas as demandas para as concessionárias. Também é essa a base para um dos indicadores de Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho.

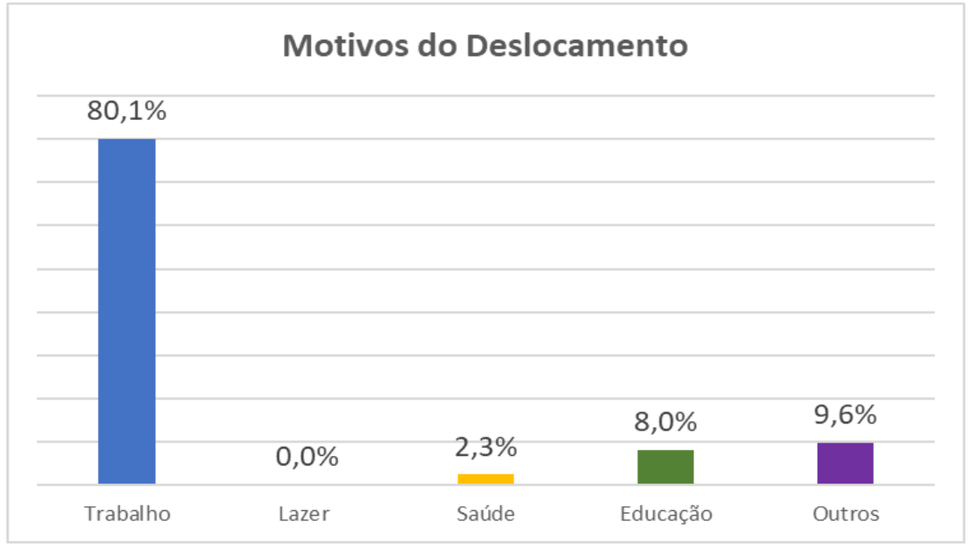
Nos meses de outubro/2020 a maio/2021, foram registradas 44 reclamações, os tipos com maior ocorrência estão à falha no cumprimento da tabela horária, com 15,90% das reclamações registradas. Com um volume menor de registros, mas ainda acima de 10% do total, está o retorno dos itinerários

anteriores e os horários ruins com 13,63%, recusa ao embarque de passageiros com 11,36% (que agrupa reclamações como o não parar na parada e as recusas por ônibus lotado, por exemplo) entre 10 e 5% do total foram registrados como reclamações quanto às gratuidades, orientação nas linhas, linhas desativadas, mudanças no ponto final, extensão de linhas, mais carros nas linhas e identificação em paradas.

A reclamação recorrente de falta no cumprimento da tabela horária pode estar refletindo a falta de previsibilidade que os usuários do transporte coletivo de Porto Velho enfrentam para o planejamento das suas viagens, corroborada pelo atraso gerado pela retenção dos veículos do transporte coletivo em áreas mais congestionadas do município nos horários de pico, dentre outros fatores.

Através de pesquisa realizada recentemente (julho/2021) a DEPT/DTR, se pode basicamente verificar que a demanda populacional com maior incidência que utilizam o sistema de transporte coletivo por ônibus é a clientela trabalhadora, como podemos verificar na figura abaixo que 80,1% da população se deslocam por motivo de trabalho.

Gráfico 13 – Motivos do deslocamento.



Fonte: DEPT/DTR, 2021.

1.2.4.4 Sistema de Avaliação de Qualidade do Serviço de Transporte Coletivo

O Sistema de Avaliação de Qualidade do Serviço de Transporte Coletivo por Ônibus de Porto Velho constitui um sistema de gestão dos serviços da relação contratual estabelecida com as Concessionárias a partir da licitação do sistema que tem como objetivos a análise do grau de qualidade do serviço prestado, permitindo a orientação de ações operacionais e de planejamento para a superação das principais deficiências observadas; medição periódica do desempenho das Concessionárias; estímulo da melhoria contínua dos serviços e servir de processo e parâmetro para a avaliação de qualidade do serviço para a gestão do contrato.

A Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes estabeleceu como ação a contratação de empresa especializada para definir e aferir os índices de qualidade. Basicamente são 7 (sete) índices que devem ser analisados periodicamente: Índice de Cumprimento de Viagem, Índice de Quebra, Índice de Reprovação da Vistoria, Índice de Acidentes, Índice de Autuações, Índice de Reclamação de Pessoal Operacional e Índice de Reclamação de Viagem.

1.2.4.5 Modelo de Gestão

Nos tópicos a seguir serão caracterizados aspectos relacionados a cada uma das subdivisões do Modelo de Gestão existente em um Sistema de Transporte Público.

Para este estudo, adota-se a análise da estrutura de Gestão em quatro aspectos, que serão caracterizados e analisados conforme seus parâmetros individuais a seguir:

Gestão Institucional;
Gestão Econômico-financeira;
Gestão Operacional;
Gestão Administrativa.

A – Aspectos Institucionais

A estrutura institucional e as relações institucionais (Figura 24) existentes entre os agentes envolvidos são a parte da gestão responsável pelo monitoramento das interações entre os diferentes atores e gestão de conflitos entre as partes.

Aspecto de Gestão	Parâmetro	Status
Estrutura Institucional	Órgão Gestor	Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes
Estrutura Institucional	Conselho de Transporte	Conselho Municipal de Transporte

Figura 24: Resumo Avaliação Aspectos Institucionais.

Fonte: Do autor

Desta forma, uma estrutura bem delimitada, regida por instrumento legal que estabeleça de forma clara as competências, direitos e deveres de cada agente (Órgão Gestor, Operadores, Usuários, Sociedade, Poder Público etc.) é de suma importância para a evolução do sistema de transporte e mitigação de impactos, sejam estes políticos, sociais ou econômicos. Neste contexto, avaliando a estrutura atualmente existente, nota-se que existe embasamento legal que a sustente:

Lei Complementar nº 270, de 15 de dezembro de 2006, que reorganiza o Conselho Municipal de Transporte Coletivo de Porto Velho - COMTRANS/PVH e dá outras providências;

Lei Complementar nº 410, de 27 de dezembro de 2010, que cria o Fundo Municipal de Trânsito – FMT e dá outras providências; e

Lei Complementar nº. 648 de 05 de janeiro de 2017, alterada pela LC n.º 650 de 08 de fevereiro de 2017, que reestrutura a Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes.

A Secretaria faz parte da administração direta do município e possui, entre outras, as seguintes competências:

- Planejar, orientar, operar e fiscalizar o sistema viário municipal, tráfego e trânsito;
- Administrar os terminais urbanos e rodoviários;
- Elaborar e fixar cálculos para determinação de tarifas a serem cobradas pelos concessionários dos serviços públicos;
- Elaborar, coordenar e supervisionar medidas fiscalizadoras das atividades relacionadas com o desenvolvimento dos transportes urbanos; e
- Operar, diretamente ou através de prepostos, por meio de permissão, autorização ou contratação, os serviços de transporte público coletivo, de táxi, escolar e de lazer, estabelecendo todas as condições de operação, inclusive programação de horários, tipos e características dos veículos e formas de delegação e exercendo controle sobre as condições de operação.

Já o Conselho Municipal de Transporte Coletivo de Porto Velho (COMTRANS/PVH) é formado por 14 membros, dentre os quais representantes dos usuários de transporte público, do consórcio operador, do sindicato de classe dos rodoviários e de diversas secretarias municipais. Tal Conselho possui entre suas atribuições manter a participação social no planejamento do transporte e fomentar a interação entre diferentes Secretarias Municipais, além de fornecer maior abertura para interação com empresários do setor.

B - Aspectos Econômico-Financeiros

Em se tratando da gestão econômica e financeira (Figura 25) de um sistema de transporte público, a mesma envolve aspectos relacionados ao controle da concorrência no sistema, à manutenção e à revisão da tarifa, atuando sobre o controle dos elementos inerentes à temática e ao monitoramento da prestação dos serviços de transportes, de forma a calcular a receita gerada e o valor do pagamento ao qual cada agente tem direito por período de operação, com base no modelo de remuneração contratual.

Aspecto de Gestão	Parâmetro	Status
Econômico-Financeira	Acompanhamento dos custos de produção dos serviços e dos insumos	Responsabilidade da SEMTRAN, sendo realizada por comissão específica para esse fim
Econômico-Financeira	Controle da venda de cartões e créditos	Responsabilidade da COM Porto Velho
Econômico-Financeira	Monitoramento da demanda da empresa	Existente, via dados da bilhetagem
Econômico-Financeira	Verificação da manutenção dos níveis de concorrência previstos (incluindo fiscalização e controle da prestação de serviços “piratas”)	Não aplicável, apenas um operador no sistema e sem atuação de serviços “piratas”
Econômico-Financeira	Controle das Tarifas	Existente, revisões estudadas pela SEMTRAN e pelo COMTRANS
Econômico-Financeira	Fundo de Transporte	Previsto em lei
Econômico-Financeira	Monitoramento da prestação de serviço e receita auferida com controle de repasses e de subsídios	Existente, o monitoramento é realizado por comissões internas, da própria secretária, nomeadas para esse fim, pelos órgãos responsáveis e pela fiscalização de transportes.
Econômico-Financeira	Fiscalização de repasses financeiros provenientes de câmara de compensação conforme produção de serviço	Não aplicável, apenas um operador no sistema

Tabela 25: Resumo Aspectos Econômico-Financeiros

Fonte: Do autor

O controle de emissões de créditos, cartões e vales-transportes, assim como outras atividades previstas para a referida gestão, são de extrema importância para que se coíba qualquer tipo de atividade ilícita como, por exemplo, uso indevido de cartões pela população e/ou prepostos das empresas operadoras.

O contrato do Sistema de Bilhetagem Eletrônica é de responsabilidade da COM Porto Velho, operadora do sistema. O SBE de Porto Velho é regulamentado pelo Decreto nº 16.9620, de 07 de outubro de 2020, que traz as regras para emissões de cartões e suas tipologias.

Em relação às gratuidades e benefícios concedidos pelo Poder Público, já referidos no decreto atualmente vigente prevê benefícios para:

- Estudante: RG, CPF, declaração escolar e comprovante de endereço atualizado (Máx.30 dias).
- Melhor idade (60 anos a 64 anos): RG, CPF, comprovante de endereço atualizado (Máx. 30 dias) e Folha Resumo.
- Melhor Idade (65 anos): RG, CPF, comprovante de endereço atualizado (Máx. 30 dias).
- Acessibilidade/Acompanhante: RG, CPF, Formulário de Requisição (via original), laudo médico (Máx. 12 meses) comprovante de endereço atualizado (Máx. 30 dias) e Folha Resumo.
- Fiscais do Poder Público e prepostos do operador, quando necessário.

A legislação prevê um Fundo Municipal de Trânsito (FMT) administrado por Conselho Administrativo e vinculado às receitas provenientes, dentre outras, de multas, taxas relativas ao transporte público. Os destinos de tais receitas devem ser a instrumentalização do Órgão Gestor no que diz respeito à fiscalização e controle da demanda dos serviços de transporte coletivo, além de subsidiar investimentos em infraestrutura.

C – Gestão Operacional

Em se tratando da Gestão Operacional (Figura 26), esta diz respeito tanto à gestão dos Serviços de Transporte de Passageiros quanto da Infraestrutura destinada ao uso de tal serviço. Consequentemente, busca garantir a execução do plano operacional e mantê-lo de acordo com as modificações de comportamento da demanda ao longo do tempo.

Aspecto de Gestão	Parâmetro	Status
Operacional	Controle Operacional e Fiscalização	Existente, monitoramento dos veículos pela empresa e pela Secretaria em tempo real.
Operacional	Avaliação de Desempenho	Inexiste contrato formal de concessão com critérios de avaliação
Operacional	Inspeções e Auditorias técnicas (instalações e veículos)	Sempre que há necessidade
Operacional	Fiscalização	Procedimentos de fiscalização atualmente suficientes
Operacional	Planejamento Operacional e Estrutural	Existente

Figura 26 – Gestão Operacional

Fonte: Do autor

Tal Gestão contempla atividades de controle de qualidade e fiscalização, tanto em relação aos serviços quanto a infraestruturas disponíveis, cuja manutenção e verificação de adequabilidade também devem ser observadas.

O controle e supervisão operacional e a aplicação de penalidades são competência da SEMTRAN. As informações de monitoramento dos veículos alimentam o aplicativo já mencionado, permitindo o rastreamento do serviço. Sendo assim, existe a possibilidade de avaliação constante do nível de desempenho e qualidade da operação, inclusive com a possibilidade de atuação em tempo real, para que panes sejam sanadas em curto espaço de tempo. Esse tipo de controle é possível após a implantação do Centro de Controle Operacional, visando o constante acompanhamento da operação.

D – Gestão Administrativa

A Gestão Administrativa (Figura 27) trata principalmente da gestão de contratos, exercendo atividades como: contratação de operadoras; cadastro de frota, capacitação de pessoal; autorização de transferência de concessão, dentre outras.

Aspecto de Gestão	Parâmetro	Status
Administrativa	Contratação de operadoras	Existente (contrato de concessão por 15 anos)
Administrativa	Cadastro de infraestrutura, empresas, frotas etc.	Existe cadastro básico de frota e de pontos de parada
Administrativa	Capacitação de pessoal	Sem informações
Administrativa	Autorização de transferência de concessão	Não aplicável

Tabela 27: Resumo Aspectos Administrativos.

Fonte: Do autor

Tanto o controle de contratos, com devidos processos organizados, quanto o cadastro de veículos, são realizados no município. Todos esses processos são de responsabilidade da SEMTRAN.

1.2.4.6 Modelo de delegação

O Modelo de Delegação (Figura 28) diz respeito ao relacionamento entre gestor e operador, compreendendo os aspectos legais e jurídicos: o primeiro conjunto associado às leis vigentes e demais instrumentos regulamentares (decretos, resoluções e portarias) e o segundo conjunto estabelecido pelos instrumentos de delegação existentes, incluindo contratos de permissão, concessão ou autorização para a prestação do serviço.

Parâmetro	Tipo de Gestão	Status
Legislação atual	Delegação	Existente
Contratos Atuais	Delegação	Contrato de Concessão

Figura 28: Resumo Modelo de Delegação.

Fonte: Do autor

Atualmente o sistema é operado pela JTP Transportes (COM Porto Velho), mediante contrato de concessão durante o prazo de 15 anos, podendo ser renovado por mais 05 anos.

1.2.4.7 Audiência pública

O sistema de transporte público foi um dos temas abordados durante a audiência pública realizada no dia 06 de dezembro de 2017. Com relação à priorização do transporte coletivo, foram comentados pontos abordados nos itens anteriores do presente relatório, como a existência de apenas 1,2 quilômetros de corredor exclusivo para circulação de transporte coletivo.

Com relação a estudos anteriores foi observada a não implantação do Plano viário projetado em 2011. Também foi notada a ausência de vinculação explicita entre as configurações do sistema de transporte coletivo e a hierarquização viária e a falta de projetos estruturantes de transporte coletivo.

No que concerne à implantação de sistemas integrados, foi abordado o baixo número de usuários que realizam a integração o que pode estar relacionado à falta de divulgação de informações e consequente baixa compreensão das regras pelos usuários e a existência de poucos locais para comercialização da bilhetagem. A falta de incentivos a integração entre o transporte coletivo urbano e os modos hidroviário e cicloviário também foi citada.

Com relação à estrutura física dos pontos de parada foi destacada a precariedade da iluminação nesses locais e falta de abrigo e sinalização em boa parte desses.

Com relação à política tarifária e a redução do curso do transporte coletivo, a audiência pública, abordou observações prévias do presente diagnóstico, as quais evidenciam um elevado nível de benefícios sociais, com gratuidades em torno de 18% e desconto para estudantes de 73,7% além do reduzido percentual de passageiros equivalentes.

Por fim, ressaltou-se que a gestão precária do sistema, com ausência de acesso a dados de bilhetagem, falta de ITS e operação em regime de contrato emergencial, gera possibilidades de ineficiência do mesmo.

1.2.4.8 Considerações Finais

Ao se observar o valor de IPK efetivo do sistema, nota-se que o IPK e IPKe estão abaixo do previsto no Edital. Quando analisado o IPK equivalente, fica evidente o elevado peso das gratuidades no equilíbrio econômico do serviço, além da baixa demanda.

Outra conclusão do presente diagnóstico é a necessidade de investimento em infraestrutura por parte do Poder Público, principalmente na pavimentação das rotas de ônibus e nos pontos de parada, ainda que providenciar a instalação de corredores de ônibus ou faixas preferenciais.

Há necessidade por parte do Poder Público em revitalizar o Terminal de Integração ou providenciar outro com estrutura adequada para otimizar o sistema de transporte coletivo, além de que instalar pontos de apoios ou estações de parada para funcionarem como micros terminais de integração.

Outrossim, deve a prefeitura manter os terminais de comunicação sempre atualizados com linhas, horários e itinerários dos ônibus.

Por fim, a prefeitura deve contratar empresa especializada para realizar levantamento de padrão de qualidade para qualquer sistema que vier a ser implantado.

1.2.5 Rede Cicloviária

O incentivo ao uso da bicicleta como modo de deslocamento, além de promover a inclusão social, tem inúmeras vantagens frente ao transporte motorizado: ocupa menos espaço público que os modos

motorizados; tem alta eficiência energética (a energia necessária é a força da musculatura humana); provoca baixa perturbação ambiental (não emite ruídos e tampouco poluentes atmosféricos); possui baixo custo de aquisição e manutenção; proporciona equidade (é de fácil utilização e proporciona alto grau de autonomia à população como um todo); contribui com a saúde do usuário; e ainda é rápida. Para distâncias de até 5 km, há estudos que constatam ser a bicicleta o meio de transporte mais rápido em deslocamentos "porta-a-porta", nas áreas urbanas mais densas das cidades. (GEIPOT, 2001). Em muitos centros urbanos, a bicicleta também é usada complementarmente às viagens de longa distância, fazendo a integração com o transporte coletivo. Sendo assim, interfere positivamente na qualidade de vida dos seus habitantes.

A desvantagem é que, junto com os pedestres, os ciclistas são os elementos mais frágeis do sistema em relação aos acidentes de trânsito. Por isso a importância de uma infraestrutura adequada e segura nas cidades para este modo e da promoção de campanhas de educação e conscientização da população.

O relevo de Porto Velho é fator favorável ao modo cicloviário. As altitudes da área urbana estão em média entre 100 e 200 metros acima do nível do mar e as colinas suaves arredondadas apresentam declives abaixo de 18%. Já o clima quente de Porto velho, com temperaturas que podem atingir acima de 30º graus nas horas mais quentes, juntamente com a pouca arborização da cidade, comprometem o conforto do ciclista. Porém, esses fatores não inibem a utilização do transporte cicloviário no município, já que se observa uma grande presença de ciclistas nas ruas e a maior parte dos deslocamentos para trabalho e estudo se dá no início e final do dia, quando a temperatura se encontra um pouco mais amena.

O uso da bicicleta como meio de transporte vem crescendo gradualmente ao longo dos anos. No Brasil, a representatividade desse modal em viagens cotidianas (trabalho/estudo) foi verificada em 7% de todas as viagens com todos os modos realizadas dos municípios, segundo com estudo da CNI de 2014 (Figura 18).

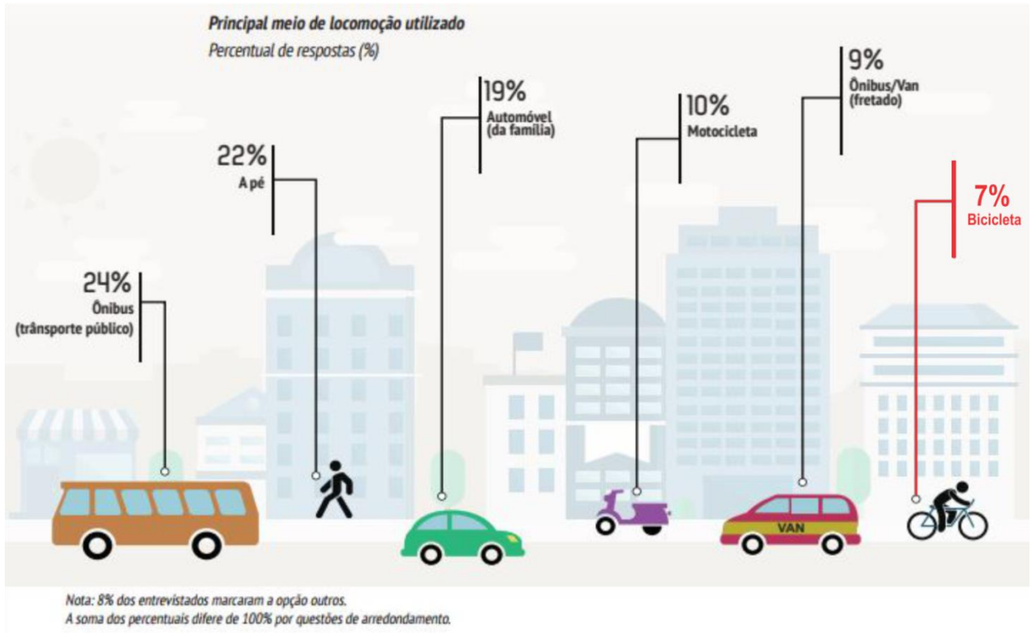
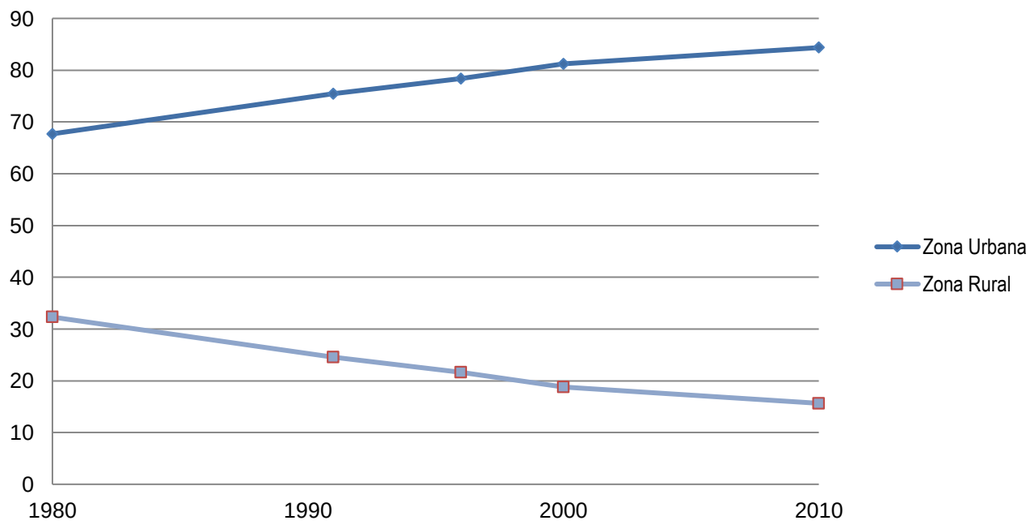


Figura 18: Divisão modal dos municípios brasileiros em 2014, com destaque para o modo bicicleta
Fonte: Adaptado de CNI (2018)

A ANTP também mostra que a evolução do número de viagens por bicicleta vem ocorrendo nos municípios brasileiros, e atingiu em 2012 a marca de 2,2 bilhões de deslocamentos (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**).

Gráfico 14 – Evolução das viagens por bicicleta (bilhões de viagens / ano) em municípios brasileiros



Fonte: Adaptado de ANTP (2012)

Essa tendência também vem sendo observada em Porto Velho. Já se sabe que a demanda é considerável. No âmbito do PROMURB, 2013, foi realizada uma contagem volumétrica de bicicletas em pontos da cidade onde se sabia que havia alto fluxo de ciclistas, em dias distintos, a fim de se estimar a demanda naquela ocasião. Foram escolhidos três pontos:

- Rua Raimundo Cantuária, no trecho entre as Ruas Rosa Cruz e Cascavel, das 17h30 às 19h00;
- Av. Mamoré, trecho entre Ruas Raimundo Cantuária e Ana Sobral, das 17h00 às 19h00;
- Av. Jatuarana, trecho entre as Ruas Tancredo Neves e Casa de Saúde Nova Esperança, das 11h00 às 13h00.

A Tabela 17 apresenta o resumo dos resultados obtidos pela contagem volumétrica realizada, organizado por horário da pesquisa, gênero do condutor da bicicleta e frequência de bicicletas por minuto, para cada ponto pesquisado.

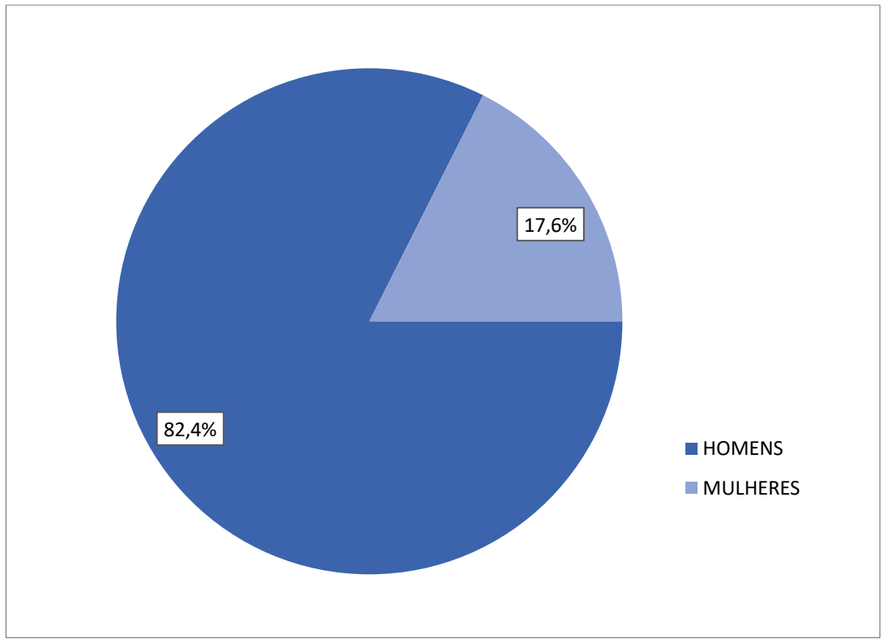
Tabela 17: Resumo do resultado das contagens volumétricas com bicicletas

	Período		Pesquisa			FREQUENCIA
	Início	Fim	Homens	Mulheres	Total	
Rua Raimundo Cantuária	17h30	19h00	253	54	307	3,4
Av. Mamoré	17h00	19h00	400	79	479	4,0
Av. Jatuarana	11h00	13h00	336	78	414	3,5
TOTAIS			**989**	**211**	**1200**	

Fonte: Adaptado de PROMURB (2013)

Foi contabilizado um total de 1200 bicicletas circulando, sendo que 82,4% destas eram guiadas por homens (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**). Observou-se que muitos adultos levavam crianças na garupa. Cabe ressaltar que na Av. Mamoré, onde existe uma ciclovia implantada, apenas 110 ciclistas dos 479 contados a utilizavam.

Gráfico 15 - Proporção de ciclistas entre homens e mulheres



Fonte: Adaptado de PROMURB (2013)

1.2.5.1 Planos anteriores e estudos existentes

Sobre o transporte cicloviário, o PMob (2011) reuniu diversas referências encontradas na literatura sobre conceitos e parâmetros para projetos cicloviários, os quais serão abordadas de forma sucinta nos parágrafos a seguir. Alguns itens tiveram seu conteúdo complementado por meio do acesso à literatura base utilizada pelo PMob (2011).

O espaço útil do ciclista corresponde às dimensões mínimas necessárias para abrigar um ciclista de forma confortável e segura. O Ministério das Cidades[8] adota medidas mínimas de 100 cm x 175 cm, conforme Figura 19. No entanto, por medida de segurança e tendo em vista a manutenção do equilíbrio, ele sugere a adoção de gabarito com acréscimo de 25 cm na altura e em cada lateral.

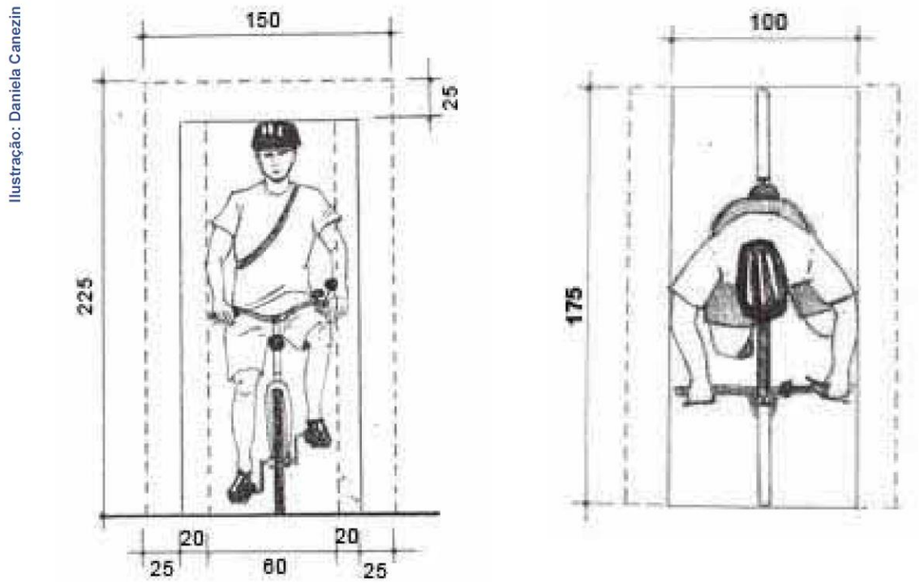


Figura 19: Espaço útil do ciclista, em centímetros
Fonte: Coleção Bicicleta Brasil, Caderno 1 (2007)

O Caderno de referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades (2007), foi uma das bibliografias consultadas pelo PMob 2011, e apresenta a definição de ciclovia como sendo o espaço destinado a circulação exclusiva de bicicletas, separado da pista de rolamento por terrapleno de no mínimo 20 cm de desnível. Faixas situadas na pista utilizada pelo tráfego geral, destinadas à circulação exclusiva de bicicletas, também podem ser consideradas como ciclovias, desde que estejam segregadas por elementos de concreto, como, por exemplo, blocos pré-moldados. Essa última definição também é compartilhada pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – CET.

A disposição da ciclovia no sistema viário pode ocorrer ao longo do canteiro central ou das calçadas laterais, conforme exemplificado na Figura 20, no Manual de Planejamento Cicloviário do GEIPOT (2001).

8 BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta - Bicicleta Brasil, Caderno de Referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades. Brasília, 2007. P.232.

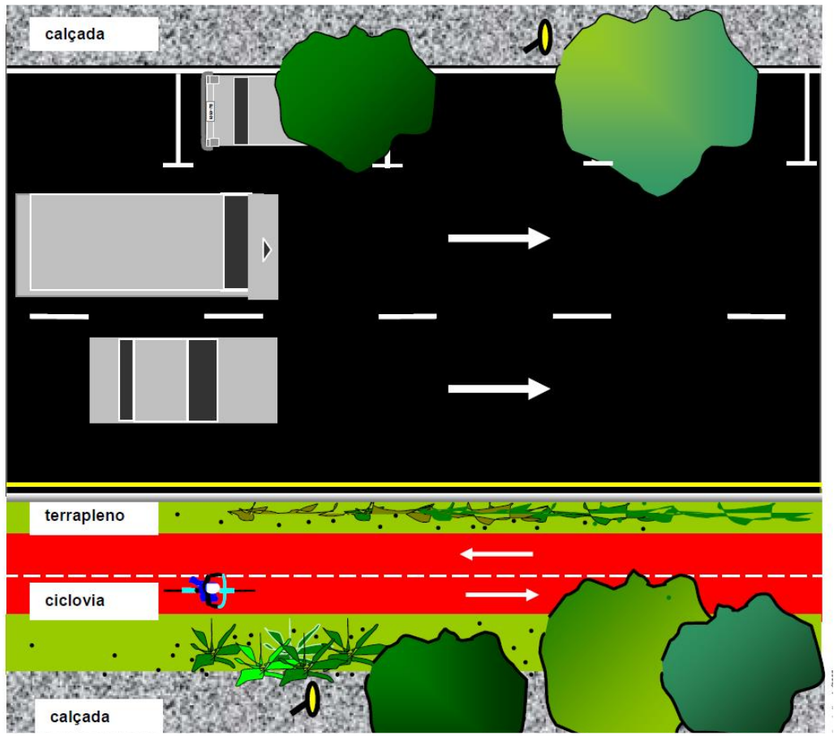


Figura 20: Exemplo de ciclovia
Fonte: GEIPOT (2001)

As ciclovias dispostas junto à calçada podem apresentar duas tipologias de infraestrutura, as quais são:

- Ciclovia segregada junto à via:

Para que a ciclovia seja considerada como segregada junto à via ela deve ter elemento separador como ilha, meio-fio, blocos de concreto, dentre outros; situar-se no mesmo nível da via lindeira; e aproveitar-se do projeto de drenagem dessa via. A largura mínima recomendada para esse tipo de infraestrutura é de 2,20m. Embora seja recomendado que as ilhas separadoras apresentem largura mínima de 0,30m, sendo 0,50m a medida ideal, admite-se a implantação de meio-fio com 0,15m de largura em situações correspondentes à fase inicial de implantação de um projeto;

- Ciclovia segregada em calçada ou passeio:

Para que a ciclovia seja considerada segregada em calçada ela deverá estar no mesmo nível do passeio, não estar separada fisicamente do tráfego lindeiro de pedestres e sim por sinalização horizontal, ter o mesmo projeto de drenagem presente no passeio, apresentar pavimento distinto ao do restante da calçada e sinalização independente da destinada ao fluxo de automóveis, conforme indicado no PMob (2011).

A ciclofaixa corresponde ao espaço contíguo à pista de rolamento de veículos automotores, destinado à circulação de ciclistas e separado do fluxo geral por pintura e/ou dispositivos delimitadores denominados de tachas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

O Caderno de referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades (2007) recomenda a implantação de ciclofaixas unidirecionais, com o objetivo de garantir segurança elevada em toda sua extensão. Também é sugerida, quando houver espaço, a canalização da ciclofaixa na aproximação dos cruzamentos. Nesses locais a estrutura cicloviária deixa de ser uma ciclofaixa para ser uma ciclovia, pelo menos em uma curta extensão.

Segundo GEIPOT (2001), há basicamente quatro posições distintas para a implantação de ciclofaixas, sendo a mais recomendada junto ao bordo direito da via, no mesmo sentido do tráfego e em locais em que seja proibido o estacionamento de automóveis dos dois lados (Figura 21).

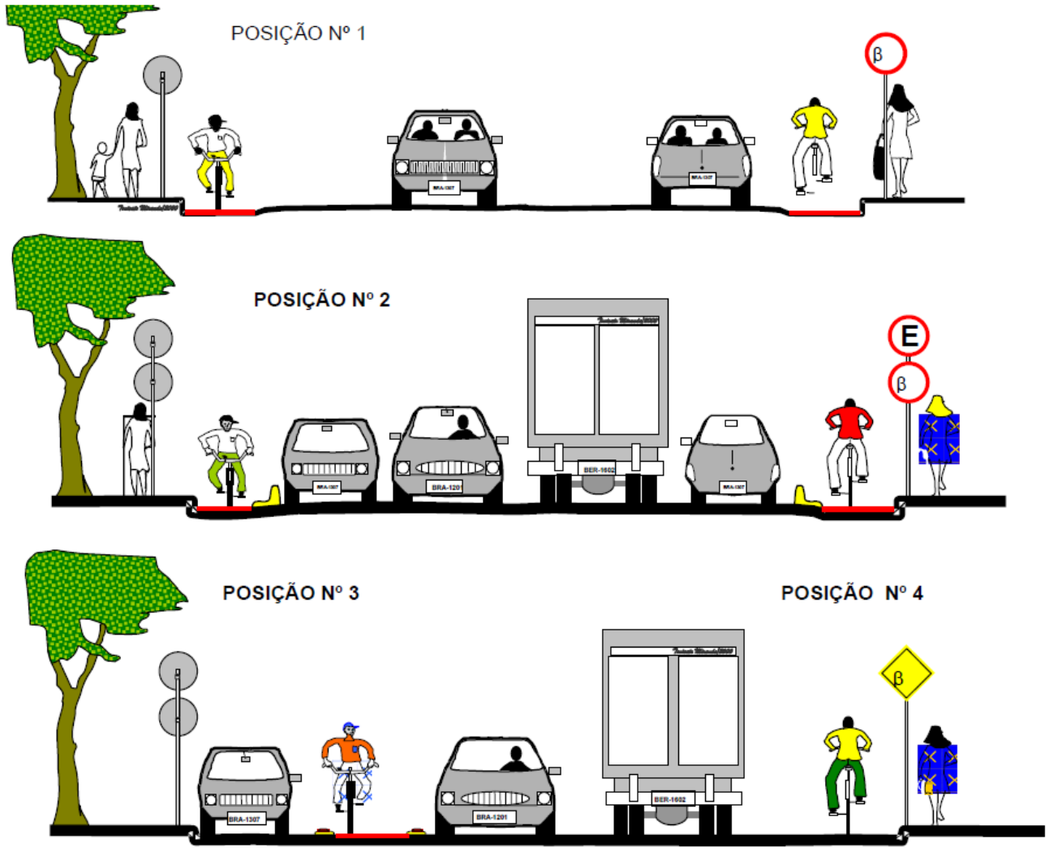


Figura 21: Posições para implantação de ciclofaixa
Fonte: GEIPOT (2001)

Os **paraciclos** são caracterizados como estacionamentos de curta ou média duração (até 2h, em qualquer período do dia), número de até 25 vagas (o que corresponde à área de duas vagas de veículos automotores), de uso público e sem qualquer controle de acesso, externos ou zeladoria (Ministério das cidades, 2007).

Uma das principais características dos paraciclos é a facilidade de acesso. Por essa razão, devem se situar próximo ao sistema viário e cicloviário e o mais perto possível do local de destino do ciclista. O acesso a esses estacionamentos não deve conter obstáculos como degraus, desníveis acentuados ou portas. No caso da implantação em subsolos o acesso deve ocorrer por meio de rampas suaves e deve ser bem indicado por sinalização. A inserção dos paraciclos no sistema viário não deve prejudicar a circulação e visibilidade dos pedestres, principalmente em áreas de travessia.

Os **bicicletários** se caracterizam por estacionamentos de longa duração, com grande número de vagas, acesso controlado, podendo ser públicos ou privados (Ministério das cidades, 2007). O objetivo do bicletário é a utilização por períodos mais longos relacionados ao início e final das atividades para as quais o ciclista foi atraído inicialmente, como, por exemplo, jornada de trabalho e estudos.

Alguns pontos do sistema cicloviário merecem maior atenção, no momento de sua proposição, por serem locais de conflito entre diferentes modos, o que pode expor os ciclistas a situações de risco. Dentre esses, podemos destacar locais em que a circulação na ciclofaixa é interrompida pelas operações de embarque e desembarque do transporte coletivo.

Nesses casos, existem duas estratégias possíveis. A primeira é ideal para vias urbanas com amplos espaços laterais e consiste na criação de trecho de ciclovia, cuja largura poderá ser de 2 metros, por trás da parada, de modo a evitar o choque de ciclistas com pessoas embarcando e desembarcados dos coletivos. Para alertar o ciclista sobre a situação de perigo a frente deve ser implantado pavimento corrugado nas rampas de entrada e saída da via para o nível da calçada. Do mesmo modo, o pedestre também deve ser alertado, por meio de sinalização adequada, da proximidade da ciclovia e da presença de rampas no passeio (GEIPOT, 2001). O primeiro arranjo pode ser observado na Figura 22.

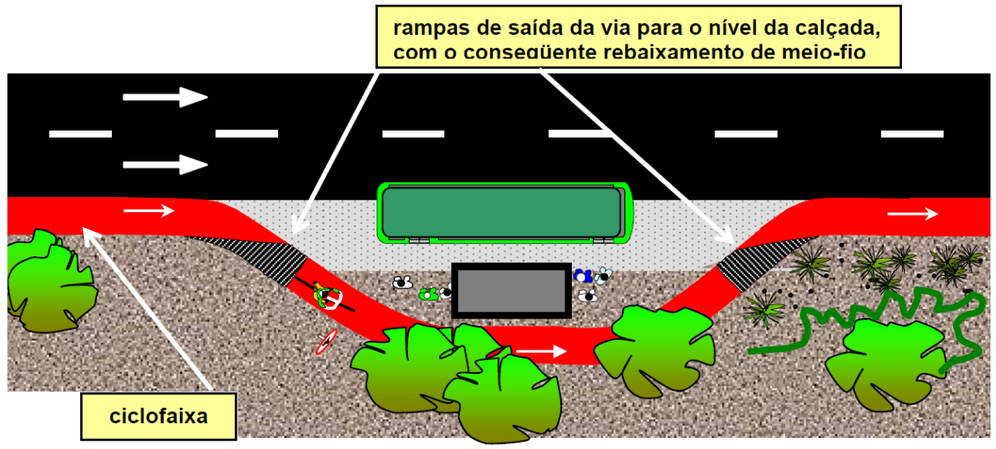


Figura 22: Arranjo um, com baia de ônibus
Fonte: GEIPOT (2001)

O segundo arranjo propõe a interrupção do fluxo de ciclista durante o período em que o ônibus estiver realizando a operação de embarque e desembarque de passageiros. A ultrapassagem dos ônibus poderá ser realizada somente se o local possuir baia, o que permitiria deixar livre a trajetória da ciclofaixa (GEIPOT, 2001). A Figura 23 apresenta o segundo arranjo, para a configuração em que não há baia de ônibus no local.

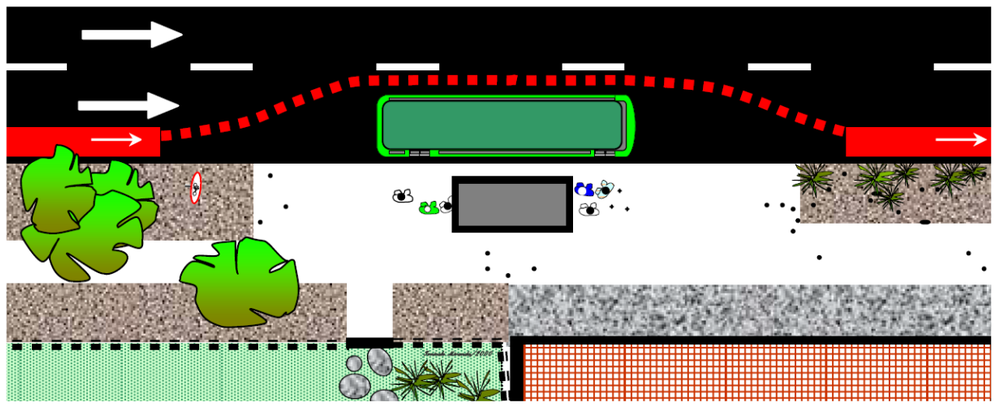


Figura 23: Arranjo dois, sem baia de ônibus
Fonte: GEIPOT (2001)

Cruzamentos em nível com a circulação geral de veículos automotores também exigem tratamento específico de modo a buscar maior segurança para os ciclistas. Segundo o GEIPOT (2001), as soluções possíveis para esse tipo de cruzamento podem ser organizadas em três grupos, os quais serão apresentados nos itens a seguir.

- Canalização em cruzamentos com amplo espaço lateral:

  Essa estratégia é recomendada para ser aplicada em grandes avenidas, em áreas afastadas do centro e em rodovias urbanas. Segundo o PMob (2011), o município de Porto Velho possui grande potencial para a utilização dessa estratégia, uma vez que, a maior parte de sua malha viária é composta por vias largas.

  Para a implantação dessa abordagem é necessário que, antes da travessia, a pista ciclável esteja perpendicular à via de fluxo geral, de modo a permitir que o ciclista tenha melhor ângulo de visão sobre a circulação dos modos motorizados.

  Quando houver espaço, a ciclovia deve ser implantada a uma distância entre 5 a 10 metros da interseção, para permitir a inclusão da faixa de pedestres no local. Para que o ciclista possa parar antes de efetuar o cruzamento, a ciclovia deve ter um trecho em tangente (retilíneo) com extensão de pelo menos 3 metros. Antes desse trecho, a ciclovia deverá realizar uma curvatura, com raio de 3 a 5 metros, de modo a se afastar da via e, ao mesmo tempo, alertar o ciclista da proximidade de uma zona de perigo.

  É sugerida a implantação de obstáculos laterais com o objetivo de canalizar o fluxo de ciclistas e inibir trajetos inseguros. O PMob (2011) cita as cercas vivas como uma solução adequada. Os fluxos contrários de ciclistas devem ser segregados por meio de ilhas direcionais de modo a manter o ciclista em sua mão de direção momentos antes da realização da travessia. A Figura 24 apresenta uma interseção com as características indicadas para cruzamentos em nível em que há amplo espaço lateral.

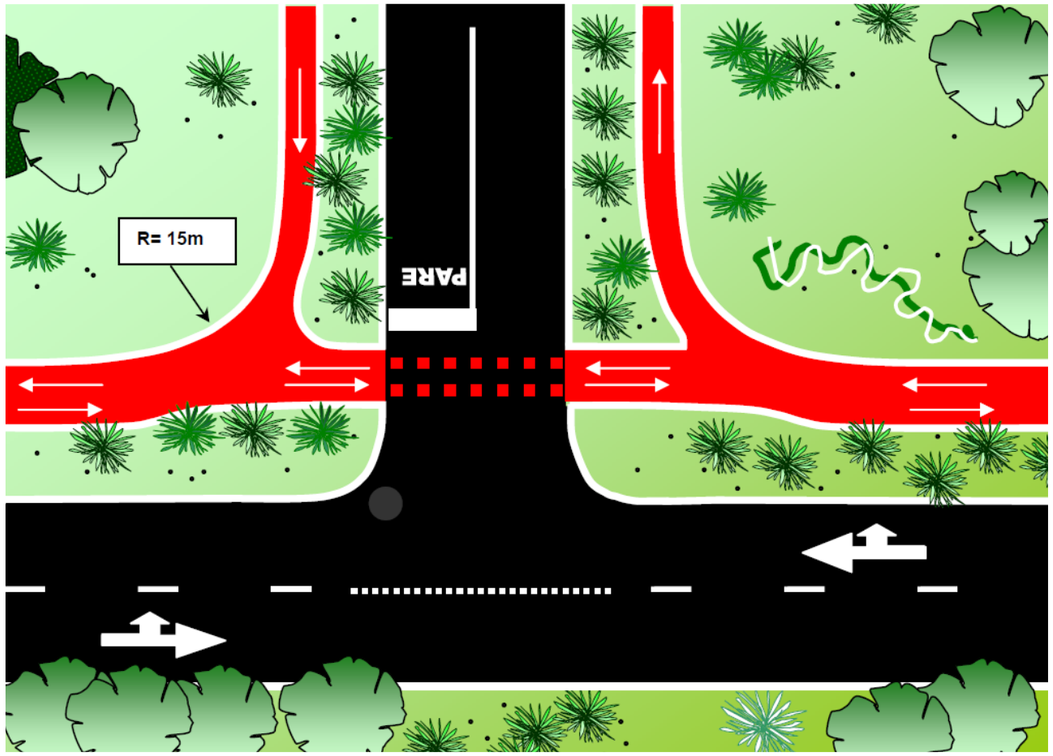


Figura 24: Exemplo de cruzamento de uma pista bidirecional com via de mão dupla antes de interseção em "T"
Fonte: GEIPOT (2001)

- Circulação com Pouco Espaço Lateral

Essa é a configuração comumente encontrada nos grandes centros urbanos brasileiros e condizente com a região central do município de Porto Velho (PMob, 2001), em que se há pouco espaço para acomodar os diversos usuários.

A pista destinada aos veículos motorizados deve ser estreitada de modo a permitir a inserção de ilha direcional e evidenciar a prioridade do ciclista no cruzamento à frente (Figura 25). Os fluxos de ciclistas que desejam cruzar vias distintas da interseção deverão ser segregados. É importante que as ilhas destinadas a circulação de pedestres não sejam interrompidas mesmo quando cruzarem trechos cicloviários.

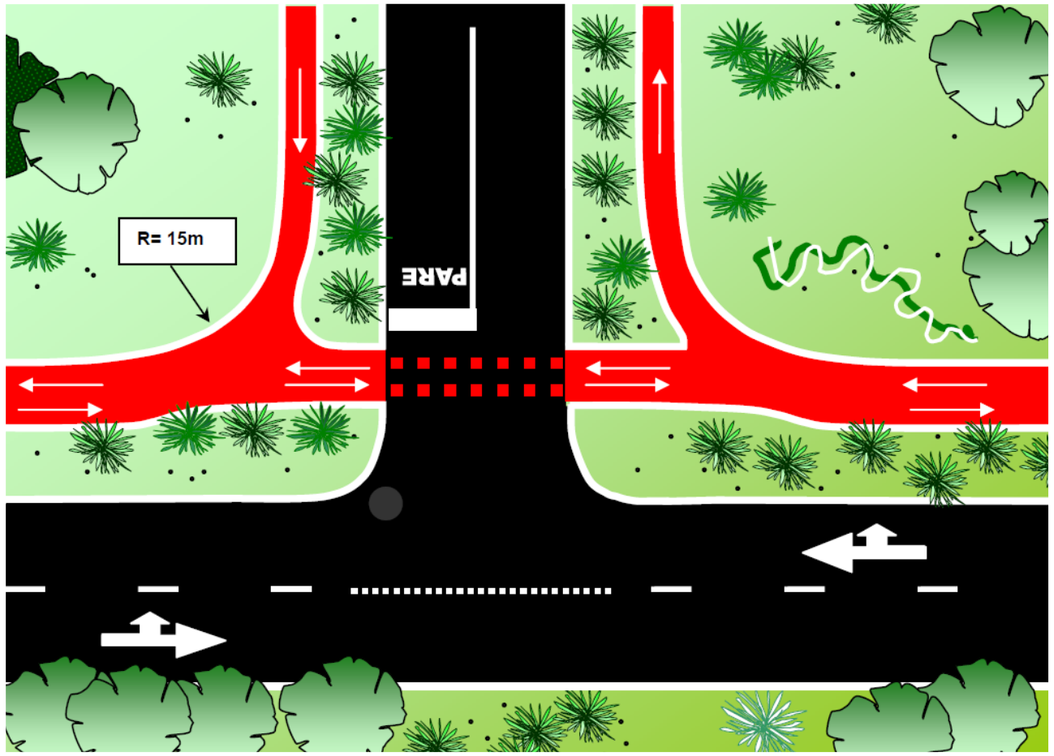


Figura 25: Estreitamento da circulação de veículos automotores para incorporação do tráfego de bicicletas de via secundária em uma via principal
Fonte: GEIPOT (2001)

- Circulação Compartilhada

O Código de Trânsito Brasileiro em seu Art. 58 informa:

Art. 58 – *Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.*

No entanto, conforme destacado no PMob (2011), as faixas junto ao bordo costumam apresentar condições de tráfego precárias e por isso não são ideais para a circulação dos ciclistas.

O Caderno de Referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades (2007), do Ministério das cidades, destaca a necessidade de serem criadas regras sobre os locais

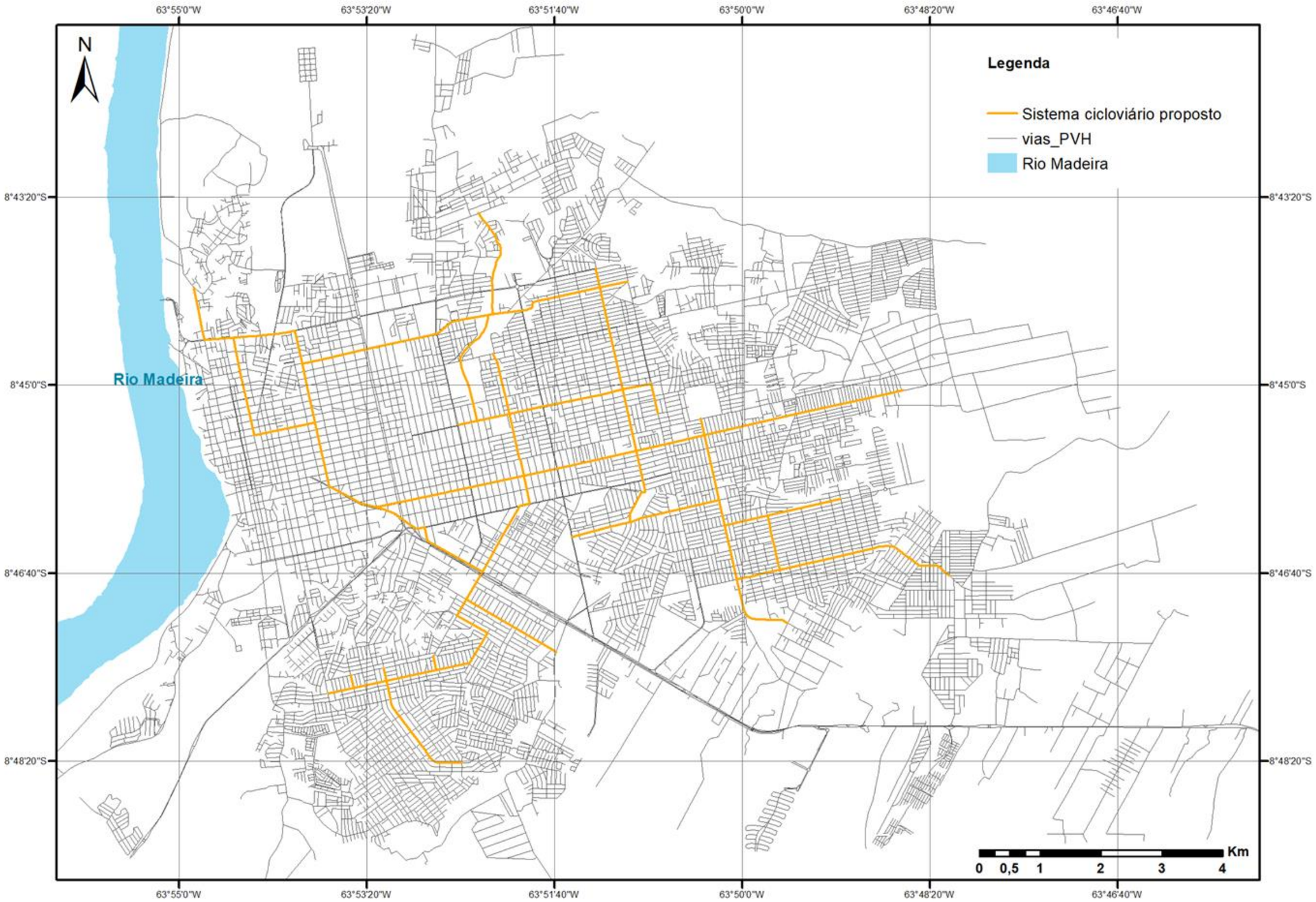
adequados a implantação do compartilhamento ou da segregação do fluxo cicloviário. Essas regras deverão ter como base a hierarquia existente do uso da via, o volume e a velocidade das correntes de tráfego, sendo considerado também o volume de bicicletas. Desse modo, vias locais que apresentam sinuosidade no traçado e uso do solo residencial, tendem a apresentar condição favorável ao compartilhamento entre bicicletas e tráfego motorizado.

Quanto ao pavimento de ciclovias as principais características desejáveis são: superfície regular, impermeável, antiderrapante e, caso seja possível, com aspecto agradável (GEIPOT, 2001). Atualmente existem diversos materiais destinados à pavimentação de ciclovias. Os mais utilizados são os à base de concreto e os betuminosos. Além dos materiais citados, também é possível encontrar paralelepípedos, pedras graníticas com corte de 0,15m x 0,15m x 0,25m, e a "lousinha", pedra granítica com 0,06m x 0,15m x 0,15m.

O PMob 2011 recomenda ainda a utilização de placas pré-moldadas de concreto na implantação de novas ciclovias na cidade de Porto Velho, as quais devem ser assentadas sobre o terreno compactado, com junta seca ou com material betuminoso.

A sinalização viária horizontal e vertical deve ser implantada adequadamente de modo a garantir condições mínimas de segurança viária com relação à visualização, com o veículo em movimento, de forma a proporcionar tempo hábil para a tomada de decisões. O detalhamento da sinalização vertical de regulamentação apresentada pelo PMob (2011), também pode ser encontrado no Manual de Sinalização de Trânsito – Volume 1 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN (2007). O mesmo se aplica a sinalização vertical de advertência, presente no volume 2, e a sinalização horizontal, detalhada no volume 4, dos manuais de sinalização do CONTRAN (2007).

O PMob (2011) também propôs uma rede cicloviária (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**) integrada com a hierarquia funcional das vias, que seguiu a metodologia de dividir a área urbana de Porto Velho em macrozonas, para que a rede proposta pudesse atingir a todas elas. Estabeleceu vias cicláveis "troncais", e outras "alimentadoras", sendo que pelo menos a cada 3 vias arteriais no sentido leste-oeste haveria ao menos um trecho cicloviário, o qual estaria posicionado preferencialmente nas vias coletoras ou paralelas, preservando o cliclista do tráfego de passagem.



Mapa 21 - Rede cicloviária proposta pelo PMob
Fonte: Adaptado de PMob (2011)

O PMob (2011) também recomendou que, nos pontos de parada e pontos finais das vias cicláveis alimentadoras com foco comercial, fossem implantados bicicletários. Ao final, apresentou dimensões mínimas, recomendáveis e desejáveis de ciclovias de acordo com a tipologia funcional da via (arterial, coletora e local), conforme representado na Tabela 18, Tabela 19 e Tabela 20.

Tabela 18: Dimensão de ciclovias e outros elementos viários em vias arteriais

ELEMENTO		DIMENSÕES (m)		
		Mínimo	Recomendável	Desejável
CALÇADA	Acesso	0,45	0,45	0,45
	Circulação	1,20	1,30	1,50
	Mobiliário	0,75	1,80	2,90
PISTA	Faixa de Rolamento	3,20	3,30	3,50
	Estacionamento	2,20	2,30	2,50
	Ciclovia	**0,75**	**1,00**	**1,50**
	Faixa de ônibus	3,00	3,20	3,50
CANTEIRO CENTRAL		1,00	2,00	5,00

Fonte: Adaptado de PMob (2011)

Tabela 19: Dimensão de ciclovias e outros elementos viários em vias coletoras

ELEMENTO		DIMENSÕES (m)		
		Mínimo	Recomendável	Desejável
CALÇADA	Acesso	0,45	0,45	0,45
	Circulação	1,20	1,30	1,50
	Mobiliário	0,75	1,35	2,00
PISTA	Faixa de Rolamento	3,00	3,20	3,50
	Estacionamento	2,20	2,30	2,50
	Ciclovia	**0,75**	**1,00**	**1,50**
	Faixa de ônibus	3,00	3,20	3,50
CANTEIRO CENTRAL		1,00	1,00	1,50

Fonte: Adaptado de PMob (2011)

Tabela 20: Dimensão de ciclovias e outros elementos viários em vias locais

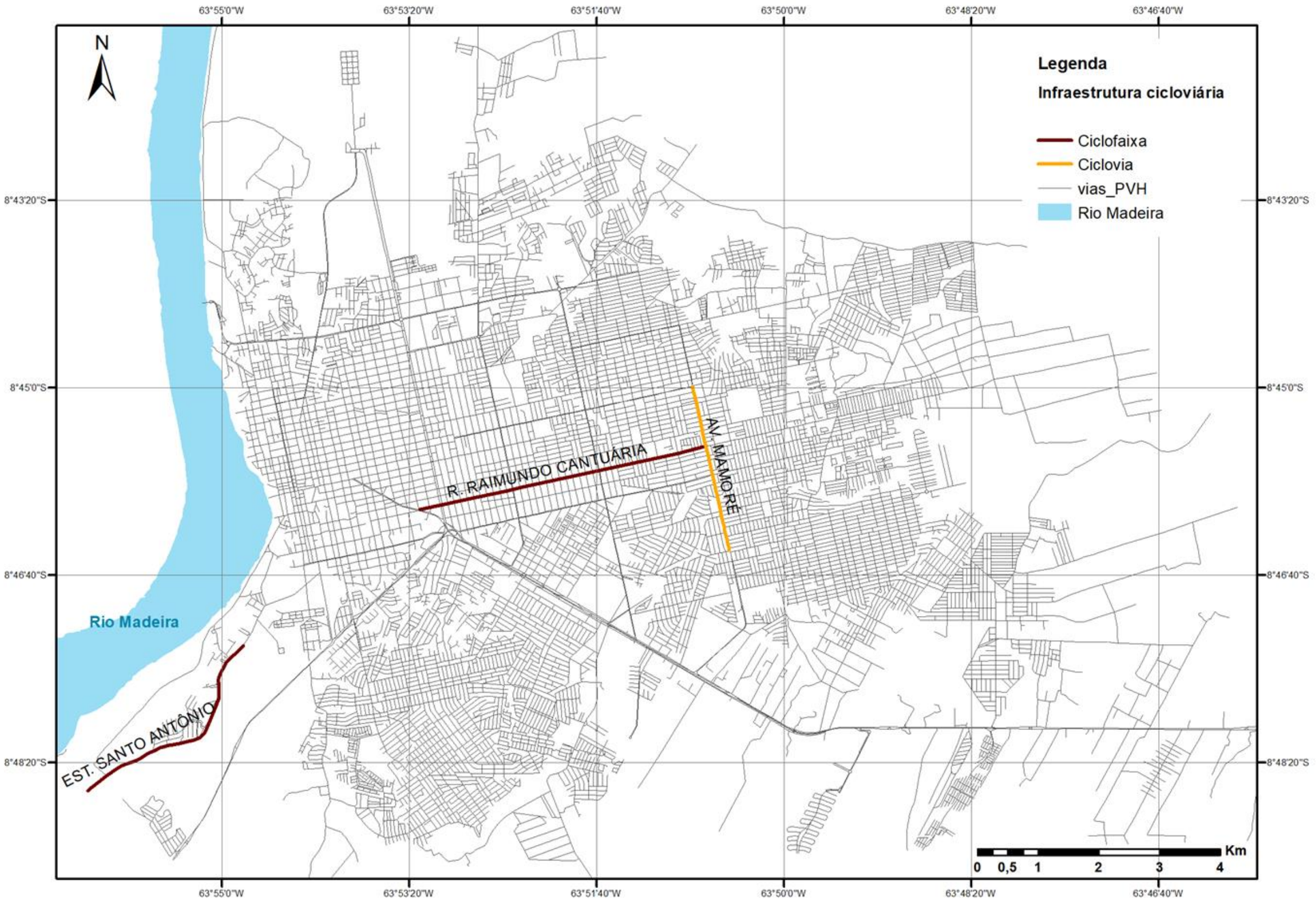
ELEMENTO		DIMENSÕES (m)		
		Mínimo	Recomendável	Desejável
CALÇADA	Acesso	0,45	0,45	0,45
	Circulação	1,20	1,30	1,50
	Mobiliário	0,75	0,75	0,75
PISTA	Faixa de Rolamento	2,50	2,70	3,00
	Estacionamento	2,20	2,30	2,50
	Ciclovia	**0,75**	**1,00**	**1,50**
	Faixa de ônibus	_	_	_
CANTEIRO CENTRAL		1,00	_	_

Fonte: Adaptado de PMob (2011)

Outro trabalho desenvolvido para o transporte cicloviário em Porto Velho foi o Plano de Mobilidade Urbana – **PROMURB**, de 2013. Ele fez uma breve análise das ciclovias no cenário brasileiro e apresentou a infraestrutura cicloviária existente no município naquele ano. Havia três trechos implantados, entre ciclovias e ciclofaixas, nas vias abaixo elencadas e mostradas no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**:

- Na Rua Raimundo Cantuária, ciclofaixa bidirecional de 3,2 km de extensão, segregada por tachões;
- Na Av. Mamoré, ciclovia segregada em piso intertravado tipo PAVER, com extensão de 2,9 km;
- Na Estrada Santo Antônio, ciclofaixa, em parte ciclovia ao longo de 3,8 km de extensão, e construída pela própria Usina Hidrelétrica Santo Antônio.

Em outro trecho, na Av. Governador Jorge Teixeira, também foi relatado a "Ciclofaixa do Lazer" que opera temporariamente em horário e dia específicos da semana.



Mapa 22 - Infraestrutura cicloviária existente em 2013, segundo o PROMURB
Fonte: Adaptado de PROMURB (2013)

Os principais problemas relatados pelo PROMURB foram a ausência de sinalização horizontal e vertical dos trechos cicloviários, principalmente em cruzamentos, a ocupação irregular da ciclovia por mercadorias de lojas, e a existência de alguns paraciclos instalados no meio das calçadas atrapalhando a circulação do pedestre, em frente aos comércios.

O PROMURB (2013) também realizou uma pesquisa de contagem volumétrica com ciclistas, conforme exposto na introdução deste capítulo, confirmando a alta utilização e importância desse modo para a mobilidade de Porto Velho.

Assim como no PMob (2011), o PROMURB (2013) também descreve conceitos de ciclovias e ciclofaixas, paraciclos e bicicletários, e acrescenta ciclorrotas, ciclofaixas do lazer e bicicletas compartilhadas (*Bike Share*). O conceito de *bike share* ou bicicletas compartilhadas (Figura 26) é interessante e já vem sendo implantado em diversas cidades brasileiras. É um sistema composto por estações inteligentes que são alimentadas por energia solar e conectadas a uma central via *wireless*, permitindo fazer o monitoramento em tempo real das Bicicletas e Estações. Geralmente, o usuário retira a bicicleta na estação com o uso de um aplicativo baixado em seu *smartphone*, devolvendo em qualquer estação quando desejar.



Figura 26: Estação de bicicletas compartilhadas em Brasília
Fonte: SEMOB, GDF (Acesso em: 10/11/17)

O PROMURB (2013) também apresenta um Manual de Operações e Serviços do Sistema Cicloviário, onde são apresentadas as propostas idealizadas para o município de Porto Velho. Primeiramente são apresentados os objetivos almejados pela proposta da rede cicloviária apresentada, os quais incluem: tornar mais atrativo o uso da bicicleta, reduzir o desequilíbrio entre as classes sociais no que se refere à mobilidade urbana, reduzir o índice de acidentes com ciclistas, promover a intermodalidade da bicicleta com outros modos de transporte, garantir a acessibilidade universal e tornar a cidade mais humana.

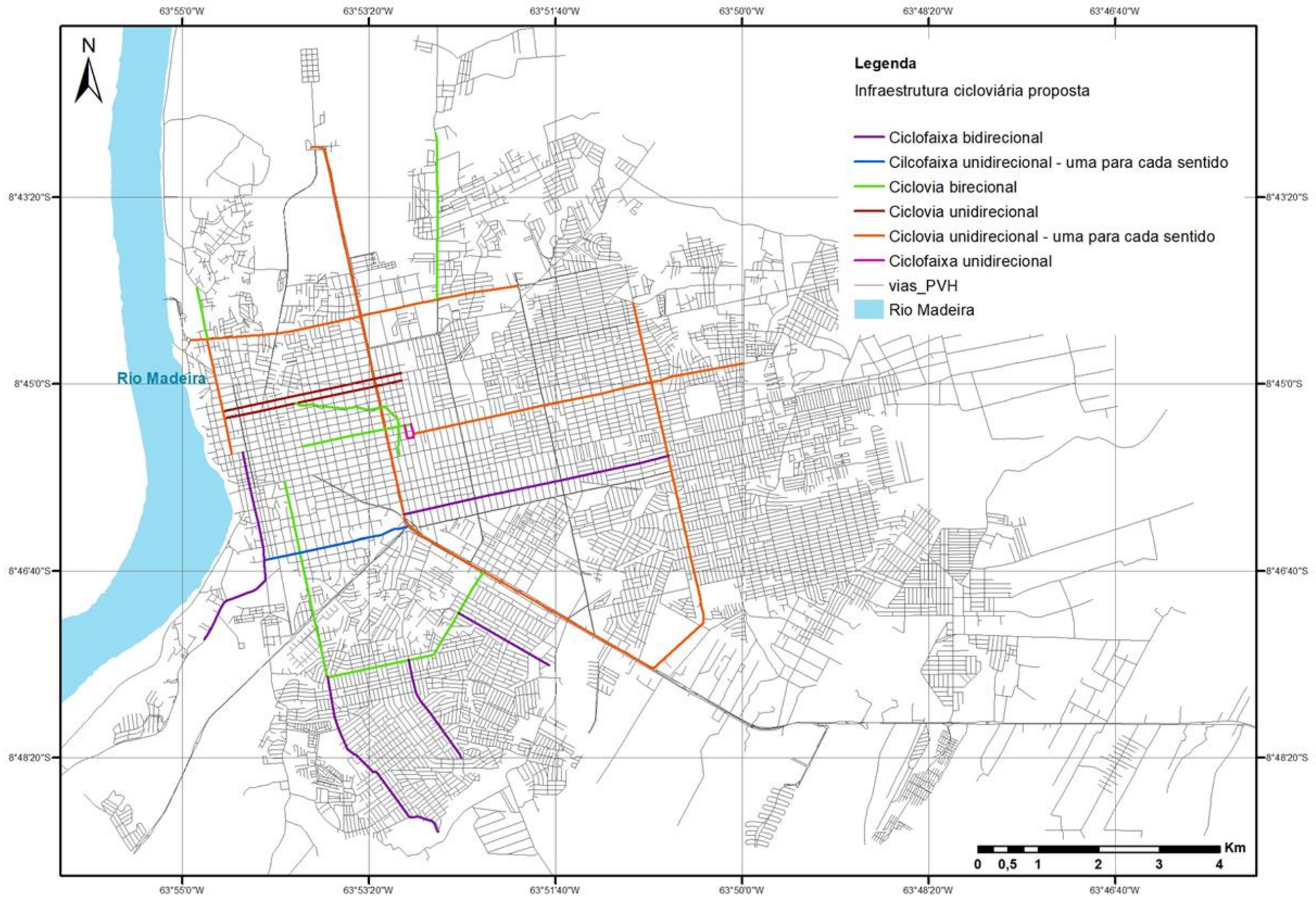
A rede cicloviária proposta pelo estudo inclui trechos cicláveis, entre ciclofaixas e ciclovias, totalizando uma extensão de aproximadamente 101km. A Tabela 21, apresenta a composição da rede cicloviária proposta pelo PROMURB (2013).

Tabela 21: Composição da rede cicloviária proposta pelo PROMURB

TIPO DE VIA - TRATAMENTO	EXTENSÃO (m)
Ciclofaixa bidirecional	15.248
Ciclofaixa unidirecional	687
Ciclofaixa unidirecional – uma para cada sentido da via	4.694
Ciclovia bidirecional	13.991
Ciclovia bidirecional	6.140
Ciclovia bidirecional – uma para cada sentido da via	60.374
Total Geral	**101.134**

Fonte: Adaptado de PROMURB (2013)

O traçado da infraestrutura cicloviária concebida pelo PROMURB (2013) é apresentado no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**.



Mapa 23 - Rede cicloviária proposta pelo PROMURB
Fonte: Adaptado de PROMURB (2013)

Para melhor detalhamento da proposta a rede foi subdividida em 22 trechos (Tabela 22) os quais foram detalhados por meio de traçado, perfil (Figura 27) e simulação da implantação (Figura 28).

Tabela 22: Trechos que compõem a rede cicloviária proposta pelo PROMURB

TRECHO	VIA	TIPO	EXTENSÃO (m)
1	José Vieira Caúla	Ciclovia unidirecional	11.070
2	Tancredo Neves	Ciclofaixa bidirecional	1.820
3	Av. Campos Sales/Av. Jatuarana	Ciclovia bidirecional	6.690
4	Anari	Ciclofaixa bidirecional	2.000
5	Mamoré/ BR 364	Ciclovia unidirecional	13.620
6	Estr. de Santo Antônio	Ciclofaixa bidirecional	1.820
7	Av. Rio de Janeiro	Ciclofaixa	4.694
8	Av. Rio Madeira	Ciclovia bidirecional	2.530
9	Av. Governador Jorge Teixeira	Ciclovia unidirecional	12.384
10	Av. Rogério Weber	Ciclofaixa bidirecional	1.805
11	Duque de Caxias	Ciclovia bidirecional	1.717
12	Av. Calama	Ciclovia unidirecional	3.070
13	Joaquim Araújo Lima	Ciclovia unidirecional	3.070
14	Av. Farquar	Ciclovia unidirecional	3.888
15	Av. Farquar	Ciclovia bidirecional	877
16	R. Buenos Aires/Av. Carlos Gomes/R. Uruguai	Ciclofaixa	290
17	R. Uruguai/R. Dom Pedro II/R. Buenos Aires	Ciclofaixa	397
18	Mamoré	Ciclovia unidirecional	8.546
19	Av. dos Imigrantes	Ciclovia unidirecional	10.866
20	Maldonaldo	Ciclofaixa bidirecional	3.401
21	Parque Linear	Ciclovia bidirecional	2.177
22	R. Alexandre Guimarães	Ciclofaixa bidirecional	4.402
	*uma em cada sentido	**Extensão total**	**101.134**

Fonte: Adaptado de PROMURB (2013)

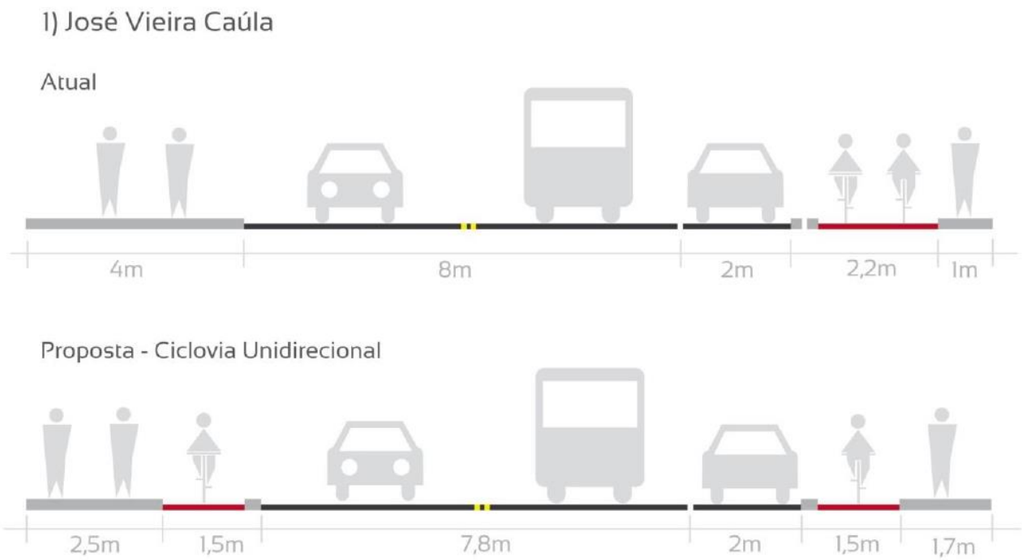


Figura 27: Exemplo de perfil apresentado pelo PROMURB
Fonte: PROMURB (2013)

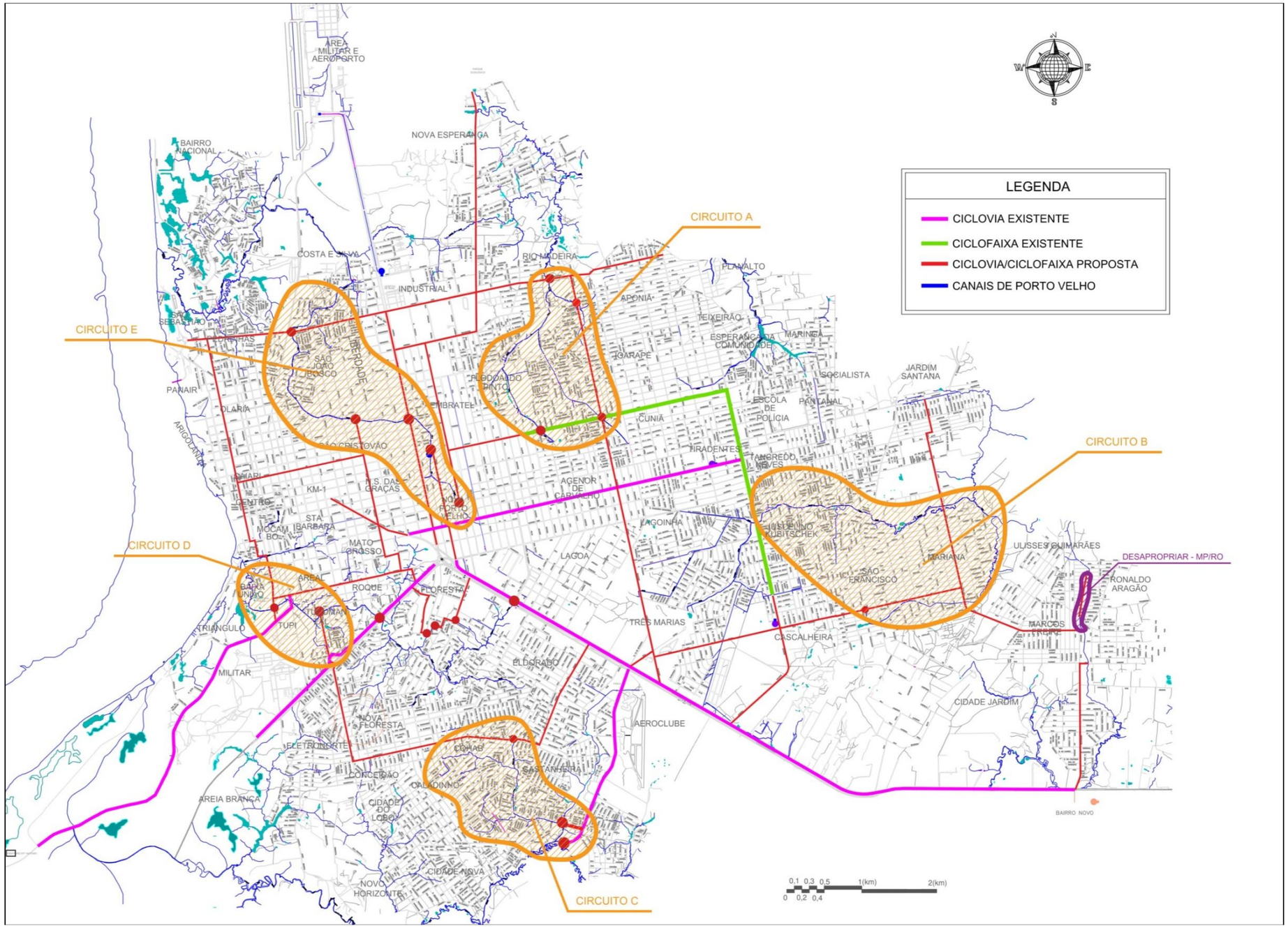


Figura 28: Exemplo de simulação de trecho apresentada pelo PROMURB
Fonte: PROMURB (2013)

As alterações nas vias propostas para a inclusão da infraestrutura cicloviária englobaram, em alguns casos, a redução da largura de calçadas e canteiros e, em outros, o redimensionamento da largura das faixas de rolamento e a retirada de faixas de estacionamento de um dos lados da via.

Em reunião com técnicos de diversos órgãos da Prefeitura de Porto Velho, foi repassado que há uma intenção de aproveitar as áreas lindeiras aos canais (APP'S) para a criação de parques lineares com ciclovias, conforme permite a Resolução nº 369 do CONAMA e o Novo Código Florestal (Lei nº 12.651/2012). Esse assunto foi amplamente discutido na VI Conferência Municipal da Cidade, em Porto Velho, em 2016. A ideia é realizar uma verdadeira intervenção urbana por meio da limpeza dos canais e revitalização do entorno e, ao mesmo tempo, promover a integração com elementos de mobilidade, cultura, lazer e principalmente, preservação ambiental.

Dessa maneira, foi apresentado à prefeitura um estudo intitulado "**Circuitos da Beira**", elaborado pelo grupo informal composto por arquitetos e interessados de diversos órgãos de Porto Velho (SEMTRAN, DER, CAU, MP, SINDARQ), que se reúnem para discutir assuntos relativos à Mobilidade Urbana de Porto Velho. O estudo em questão propõe vias cicláveis no município, em conjunto com infraestruturas existentes, que se interligam com parques lineares formando uma rede cicloviária completa, como mostra o **Erro! Fonte de referência não encontrada.**.



Mapa 24 - Estudo preliminar de implantação do projeto Circuitos da Beira.
Fonte: GT Mobilidade (2017)

Outro estudo que a Prefeitura dispõe para o sistema cicloviário é o Anteprojeto de Ciclovias, realizado pela EMDUR - Empresa de Desenvolvimento Urbano, para diversos trechos de vias da cidade. A Figura 29 apresenta o exemplo de parte do anteprojeto para Av. Imigrantes, trecho entre Av. Gov. Jorge Teixeira e Av. Guaporé.

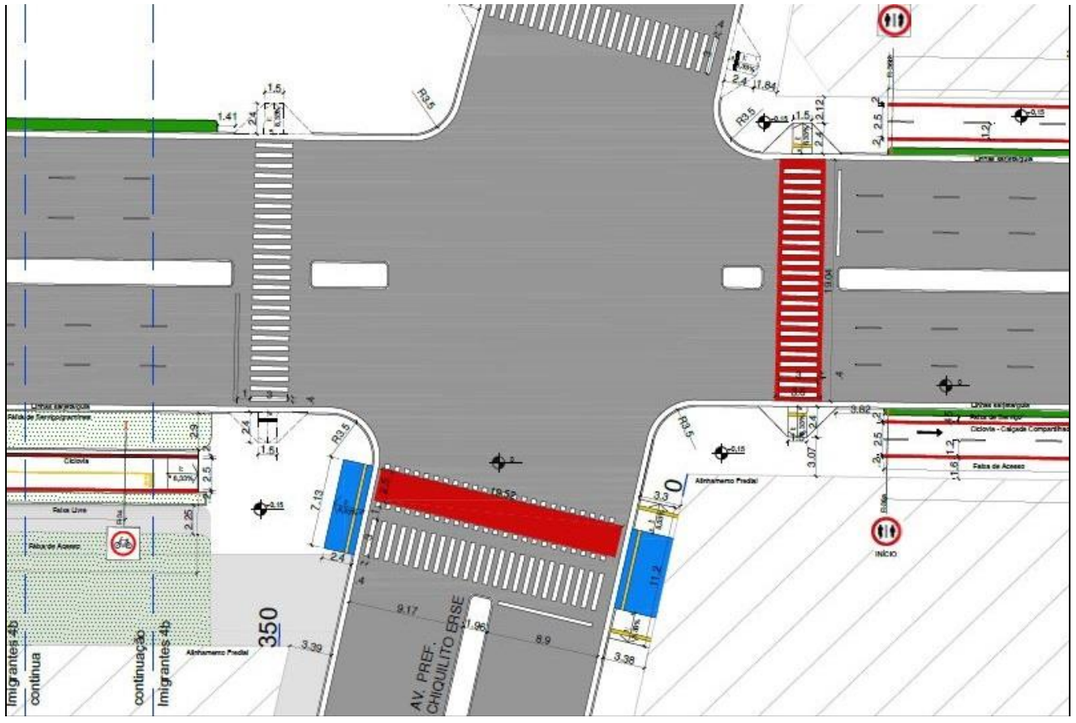
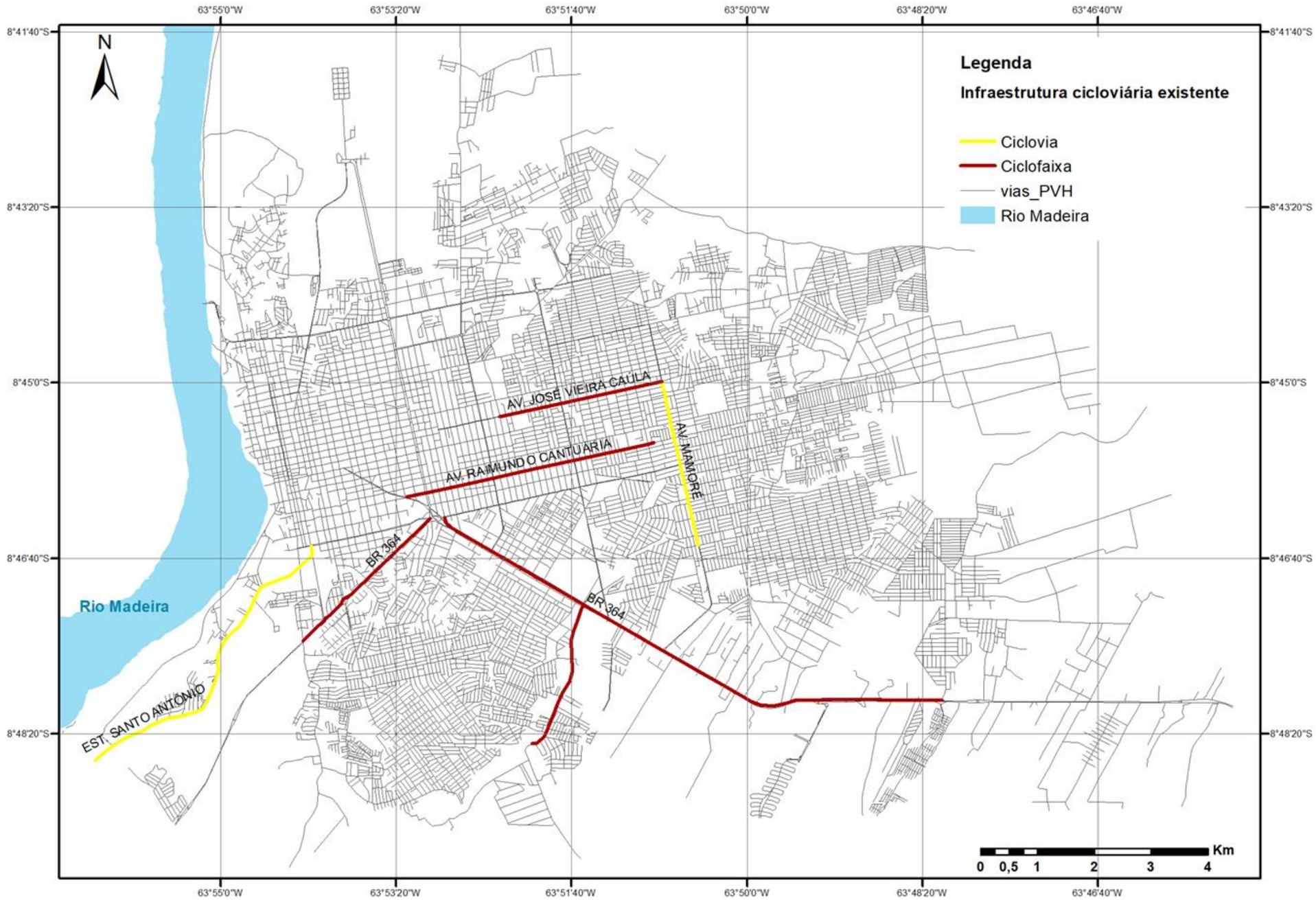


Figura 29: Parte do anteprojeto cicloviário desenvolvido para a Av. Imigrantes
Fonte: EMDUR (2016)

1.2.3.2 Infraestrutura cicloviária existente

O levantamento realizado pelo PROMURB, em 2013, indicou 10 km de trechos cicloviários existentes. De lá para cá, alguns dos trechos construídos foram ampliados e novas vias receberam infraestrutura cicloviária, totalizando 20,6 km (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**).

No entanto, a estrutura existente atualmente ainda é escassa e não apresenta conectividade entre os trechos.



Mapa 25- Mapa da infraestrutura cicloviária existente em Porto Velho
Fonte: Adaptado de SEMTRAN (2017)

A ciclofaixa implantada na BR 364 foi posicionada no acostamento (Figura 30), sem qualquer tipo de sinalização horizontal e vertical o que prejudica a segurança do ciclista. Não há passarelas aéreas para travessia. Em alguns trechos, o elemento separador foi arrancado (Figura 31) e nos acessos aos lotes lindeiros esse elemento são suprimidos sem que qualquer sinalização horizontal ou vertical demarque o espaço destinado aos ciclistas ou alerte para a situação de conflito em questão.



Figura 30: Ciclofaixa na BR-364 delimitada por separadores de concreto.
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em: 10/11/2017).



Figura 31: Ciclofaixa na BR-364, ausência de sinalização e separadores arrancados.
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em: 10/11/2017).

A ciclofaixa da Rua Raimundo Cantuária apresenta trechos com separação com pintura, tachões e alguma sinalização vertical. Porém, a **sinalização horizontal apagada** do pavimento dificulta a sua visualização (Figura 32). Em outros trechos, não observados tachões restando apenas a fraca pintura no piso. Nota-se que na Figura 33 é possível observar um **ciclista circulando fora da ciclofaixa,** na faixa de estacionamento.



Figura 32: Ciclofaixa Rua Raimundo Cantuária
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em: 10/11/2017).



Figura 33: Ciclofaixa Rua Raimundo Cantuária
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em: 10/11/2017).

A ciclovia da Av. Mamoré (Figura 34) apresenta problema de **ausência de sinalização, vertical e horizonta**l nas interseções, assim como o trecho em ciclovia da Estrada Santo Antônio (Figura 35). Nessa inclusive, parte do trecho está **tomado de terra e lixo**, e termina com geometria perigosa, um meio fio em curva (Figura 36). Servidores da SEMTRAN informaram que esta ciclovia/ciclofaixa praticamente não é utilizada.

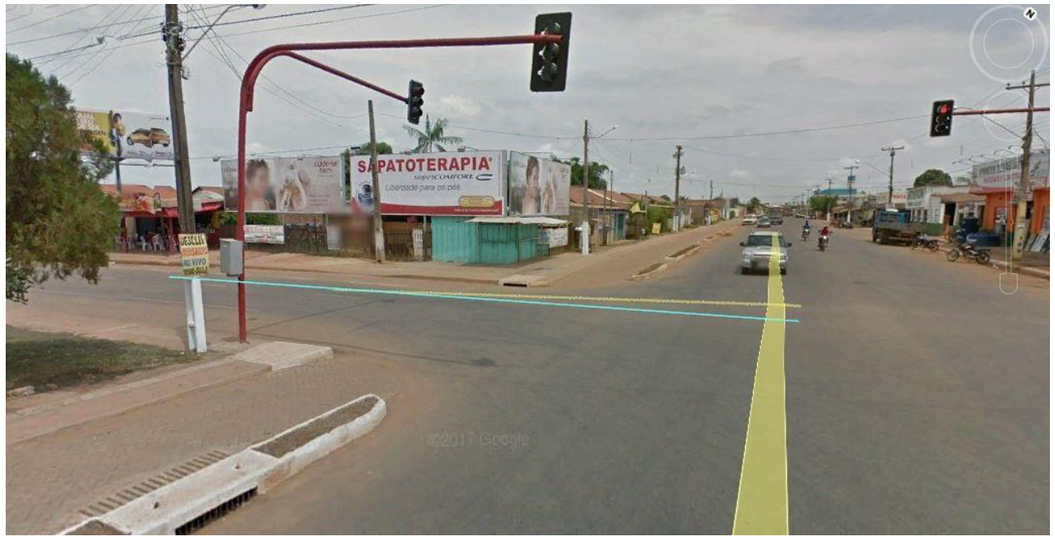


Figura 34: Ciclovia na Av. Mamoré.
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em: 10/11/2017).



Figura 35 Estrada Santo Antônio – trecho em ciclovia
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em: 10/11/2017).



Figura 36 Estrada Santo Antônio – trecho em ciclofaixa
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em: 10/11/2017).

Outra observação é de que nenhuma das ciclovias ou ciclofaixas possui **arborização**. Sobre os estacionamentos para bicicletas, existem **poucos paraciclos instalados** na cidade, muitos dos quais estão implantados **em locais inadequados**, no meio das calçadas. Os **terminais de ônibus não possuem bicicletários** para a guarda das bicicletas, inibindo assim a integração entre os dois modos de

transporte. **Não há um setor na SEMTRAN** que trate especificamente do planejamento cicloviário do município.

As ciclovias e ciclofaixas existentes no município de Porto Velho apresentam falhas que interferem diretamente na segurança do ciclista, dentre as quais estão a falta de segurança nas interseções, devido à ausência de sinalização que indique a preferência dos modos não motorizados sobre os motorizados. Por essa razão será destinada uma seção exclusiva para o tratamento das interseções e sua relação com a ocorrência de acidentes envolvendo ciclistas.

1.2.5.3 Interseções x acidentes envolvendo ciclistas

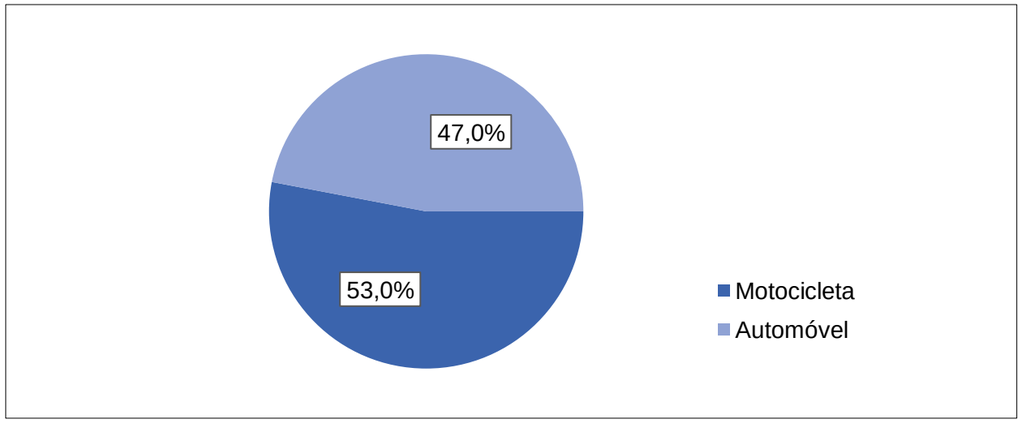
Em locais onde há falta de infraestrutura apropriada, o ciclista deverá compartilhar o espaço viário com os veículos automotores, conforme assegurado pelas leis brasileiras. Pelo que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 58, as bicicletas devem ser conduzidas na infraestrutura a elas destinada, ou seja, nas ciclovias ("*pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum*"), nas ciclofaixas ("*parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica*") ou pelos acostamentos ("*parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim*"). O artigo ainda complementa que quando não for possível a utilização desses, está permitida a circulação "nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores".

Muitos julgam não ter a bicicleta preferência sobre os veículos automotores. Entretanto, em seu § 2º o artigo 29 do CTB reforça: "*Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres*".

Ainda assim, muitos acidentes envolvendo ciclistas acontecem nas áreas urbanas das cidades. Em Porto Velho, de janeiro a dezembro de 2017 ocorreram 183 acidentes envolvendo bicicletas, segundo dados do DETRAN-RO. Para os anos anteriores, é disponibilizado apenas o número de ciclistas envolvidos, foram 198 em 2016. As estatísticas gerais de acidentes vêm decrescendo com a intensificação das Campanhas Educativas feitas pelo DETRAN-RO mas os acidentes com bicicletas ainda são muito expressivos.

Nenhum dos 183 acidentes com ciclistas que ocorreram no ano de 2017 apresentou vítimas fatais. Desse valor praticamente metade (53%) envolveu motocicletas, o restante (47%) envolveu automóveis, conforme exposto no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**16.

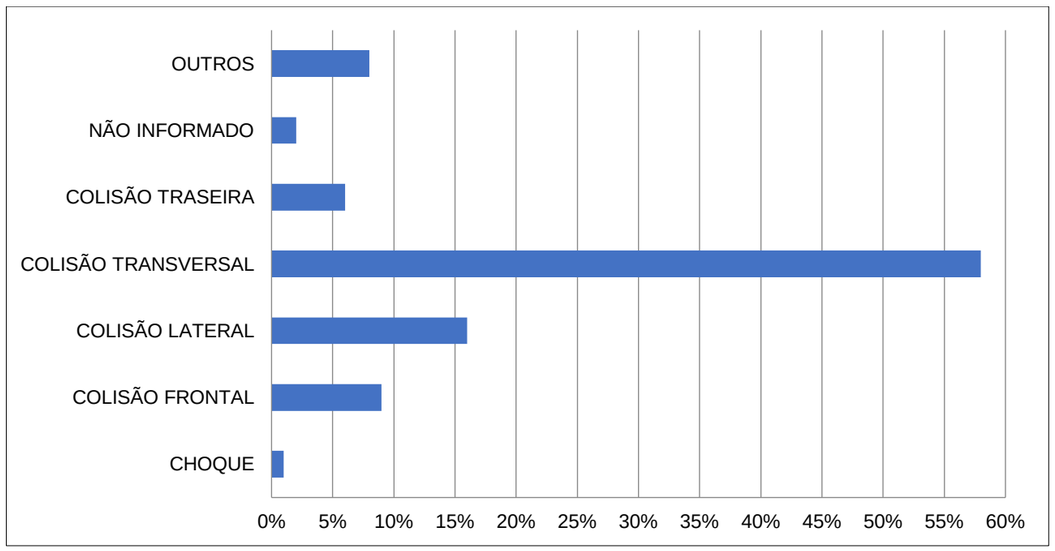
Gráfico 16 - Veículos envolvidos em acidentes com bicicletas de janeiro a dezembro de 2017.



Fonte: Adaptado de Detran RO, 2017 (Acesso em: 21/03/18).

Com relação a natureza dos acidentes, a maior ocorrência foi de colisões transversais seguida pelas colisões laterais (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**17).

Gráfico 17 - Natureza dos acidentes com bicicletas em 2017.

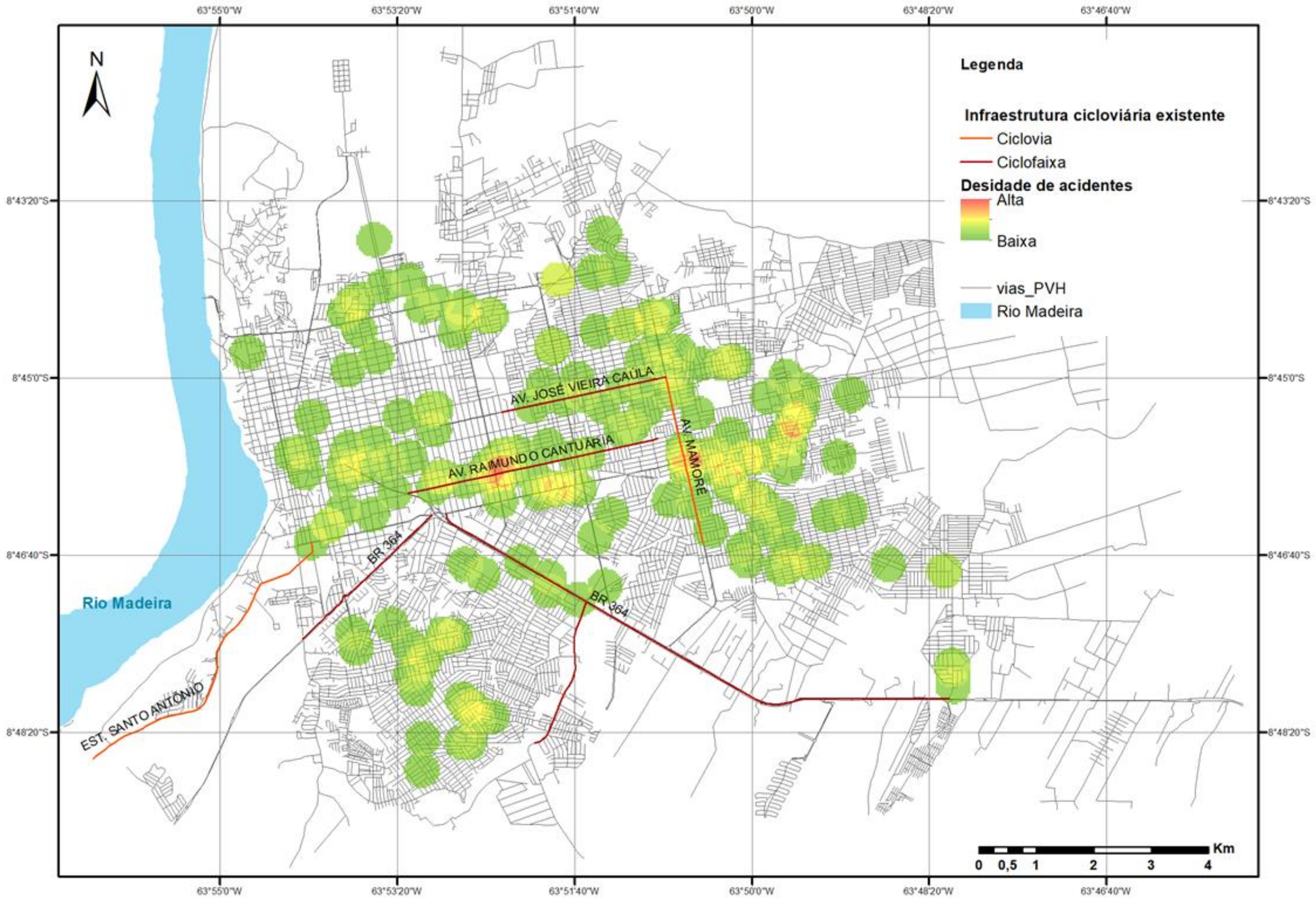


Fonte: Adaptado de Detran RO, 2017 (Acesso em: 21/03/18).

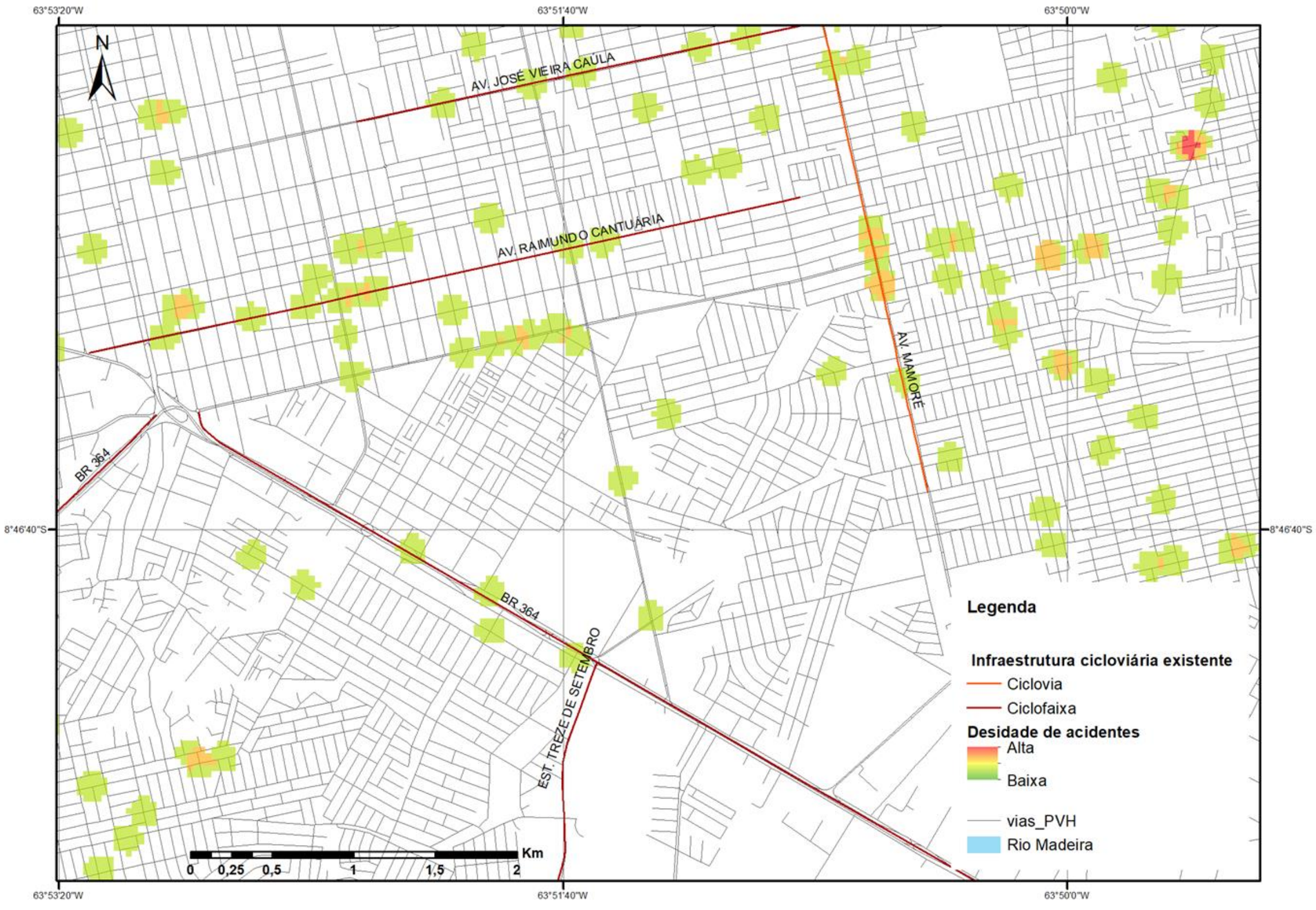
O DETRAN-RO disponibiliza em seu *site* oficial os dados de acidentes georrefenciados apenas das vias urbanas de Porto Velho. O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta a densidade dos acidentes envolvendo bicicletas que ocorreram em 2017 sobre a infraestrutura cicloviária do município. É possível observar que as áreas com maior densidade de acidentes são regiões servidas por ciclovia (Av. Mamoré) e ciclofaixa (Av. Raimundo Cantuária). No entanto, é importante ressaltar que o DETRAN-RO não disponibiliza dados de acidentes nas rodovias, não sendo possível, por essa razão, obter o número ocorrências próximo à ciclovia da Estrada Santo Antônio e a ciclofaixa da BR 364.

Ao diminuir a escala do mapa, com enfoque nas regiões de maior ocorrência de acidentes, pode-se observar que os incidentes com ciclistas aconteceram, praticamente todos, em cruzamentos (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**) ressaltando a falta de tratamento adequado nesses locais, mesmo nos trechos em que há infraestrutura cicloviária.

O Manual de Planejamento Cicloviário da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, publicado em 2001, apresenta de forma detalhada o tratamento a ser realizado em interseções com indicação da sinalização horizontal e vertical a ser implantada. Algumas recomendações desse manual foram apresentadas previamente nessa seção.



Mapa 26 - Acidentes com bicicletas em Porto Velho de janeiro a dezembro de 2017
Fonte: Adaptado de Dados preliminares do Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito de Porto Velho/RO, Detran RO, 2017 (Acesso em: 21/03/18).



Mapa 27 - Acidentes com bicicletas (em verde e laranja) quase todos localizados nas interseções
Fonte: Adaptado de Dados preliminares do Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito de Porto Velho/RO, Detran RO, 2017 (Acesso em: 21/03/18).

O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** também evidencia a elevada densidade de acidentes próximo ao cruzamento entre as ruas Mané Garrincha e Alexandre Guimarães. Apenas no ano de 2017 três acidentes envolvendo ciclistas ocorreram nesse local. Dois desses também envolviam motocicletas. A Figura 37 apresenta o cruzamento em questão e expõe a ausência de sinalização horizontal adequada no local em 2012.



Figura 37: Cruzamento entre as Ruas Mané Garrincha e Alexandre Guimarães.
Fonte: GoogleEarth, 2012 (Acesso em: 21/03/18/).

Em diversos cruzamentos da Avenida Mamoré ocorreram acidentes envolvendo ciclistas, no ano de 2017, mesmo existindo ciclovia no local. A Figura 38, referente ao ano de 2012, evidencia a falta de tratamento no cruzamento entre a ciclovia e a circulação geral de veículos. Nesse local, aconteceram dois acidentes envolvendo ciclistas no ano de 2017.



Figura 38: Cruzamento entre Av. Mamoré e R. Massapê.
Fonte: GoogleEarth, 2012 (Acesso em: 21/03/18/).

1.2.5.4 Audiência pública

Em audiência pública realizada no dia 06 de dezembro de 2017, foram discutidos diversos problemas relacionados ao sistema cicloviário do município de Porto Velho, muitos dos quais foram objeto de análise deste capítulo. Dentre os problemas abordados está a falta de conexão da rede cicloviária existente, a geometria e o pavimento inadequados, a falta de sinalização e de manutenção e a ausência de arborização. Além disso, não há relação entre a infraestrutura cicloviária existente e a hierarquização viária.

Foi abordado o desconhecimento, por parte da população, dos locais em que há infraestrutura cicloviária e sua consequente subutilização. Ressaltou-se a necessidade de campanhas de educação no trânsito com foco no incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte, destacando os benefícios que a escolha desse veículo pode trazer para o usuário e para a sociedade e incentivando o respeito à prioridade desse modo sobre os motorizados.

A ausência de levantamentos e dados estatísticos detalhados a respeito da demanda, da oferta e da ocorrência de acidentes com ciclistas, em Porto Velho é um dos principais entraves ao desenvolvimento de propostas de um sistema cicloviário plenamente adequado. Por fim, foi citada a existência de diversas propostas e projetos com foco no deslocamento por bicicletas, mas que não apresentam padronização e precisam ser atualizados e compatibilizados.

1.2.5.5 Considerações Finais

A bicicleta é um modo que ainda apresenta resistência na sua aceitação por parte da população, pois muitas vezes é associada à baixa renda. Entretanto, a queda na qualidade de vida tem contribuído para a mudança desse paradigma. Aos poucos, pessoas optam por realizar curtos ou médios deslocamentos usando a bicicleta, ao invés do automóvel.

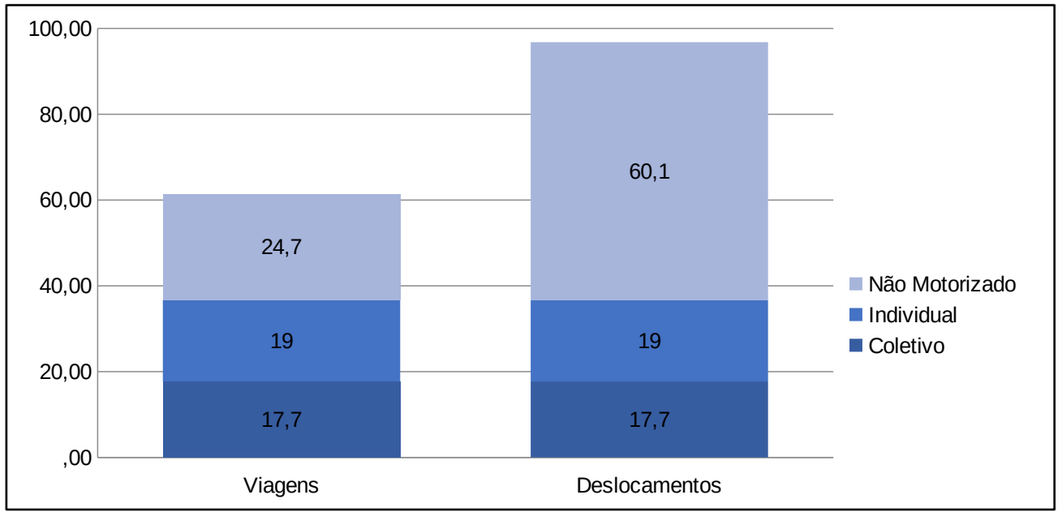
A demanda, que já é considerável, é reprimida pelos altos números de acidentes envolvendo ciclistas. A falta de infraestrutura dedicada ao ciclista inibe a mudança dos padrões de deslocamento do município, mostrando que hoje não acontece a priorização sobre os modos motorizados que tanto se preconiza. Tal priorização somente será possível com a implantação, mesmo que gradual, de uma rede cicloviária segura e confortável, conectada ao transporte coletivo, observando o cuidado com as vias de fluxo automotivo elevado, e aproveitando todo o potencial que as vias largas e planas de Porto Velho possuem.

1.2.6 Rede de Caminhamento de Pedestres – Calçadas e Travessias.

O modo de deslocamento a pé é flexível, econômico e prático para curtas distâncias. Dispõe do corpo humano como suporte, é autossustentável, não necessita de fonte energética exógena ao que é consumido normalmente pelo ser humano, não polui o meio ambiente e pouco requer de infraestrutura urbana: somente espaços para a circulação (calçadas, praças) e de transposição (faixas, travessias, passarelas) adequados, confortáveis e seguros. (Malatesta, 2007). Se atendidas pelas normas de acessibilidade (NBR 9050/2015), o sistema de calçadas e travessias promovem uma condição universal de alcance, percepção e entendimento do uso dos espaços urbanos, das edificações e de outros elementos da cidade. Por esses motivos, muitas pessoas realizam suas atividades rotineiras a pé, desde a origem até o destino, caminhando distâncias consideráveis.

Mesmo utilizando-se de modos motorizados, praticamente todos os usuários se deslocam em algum momento a pé, seja de sua casa até o ponto de parada ou do trabalho ao estacionamento. São as chamadas viagens complementares, que fazem desses usuários também pedestres, mesmo que temporariamente. As viagens complementares corresponderam no ano de 2011 a impressionantes 36,5% do total dos deslocamentos realizados em 438 municípios brasileiros acima de 60 mil habitantes pesquisados, segundo a Associação Nacional de Transporte de Passageiros - ANTP. O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta a comparação entre viagens e deslocamentos realizados no ano de 2011 no Brasil.

Gráfico 18 - Comparação entre viagens e deslocamentos no Brasil em 2011
(Bilhões de deslocamentos/ano)



Fonte: Adaptado de ANTP (2011)

Não há dados que mostrem a representatividade dos deslocamentos a pé especificamente em Porto Velho, porém é possível observar que, apesar das adversidades encontradas no percurso, tais como infraestrutura inadequada, ocupação irregular das calçadas e pouca arborização, um considerável número de pessoas desse município realiza a pé suas atividades do dia a dia, como mostra a Figura 39 da Avenida Sete de Setembro, importante via comercial do centro de Porto Velho.



Figura 39: Pedestres na Av. Sete de setembro
Fonte: (Acesso em: 10/11/17)

A CNI (Confederação Nacional da Indústria) realizou no ano de 2014 uma pesquisa em 142 municípios brasileiros que revelou que 22% da população usa o modo a pé como principal meio de deslocamento para os motivos escola ou trabalho (Figura 40), perdendo apenas para o uso do transporte público (24%). Esses números só confirmam a grande importância do modo a pé nos municípios brasileiros.

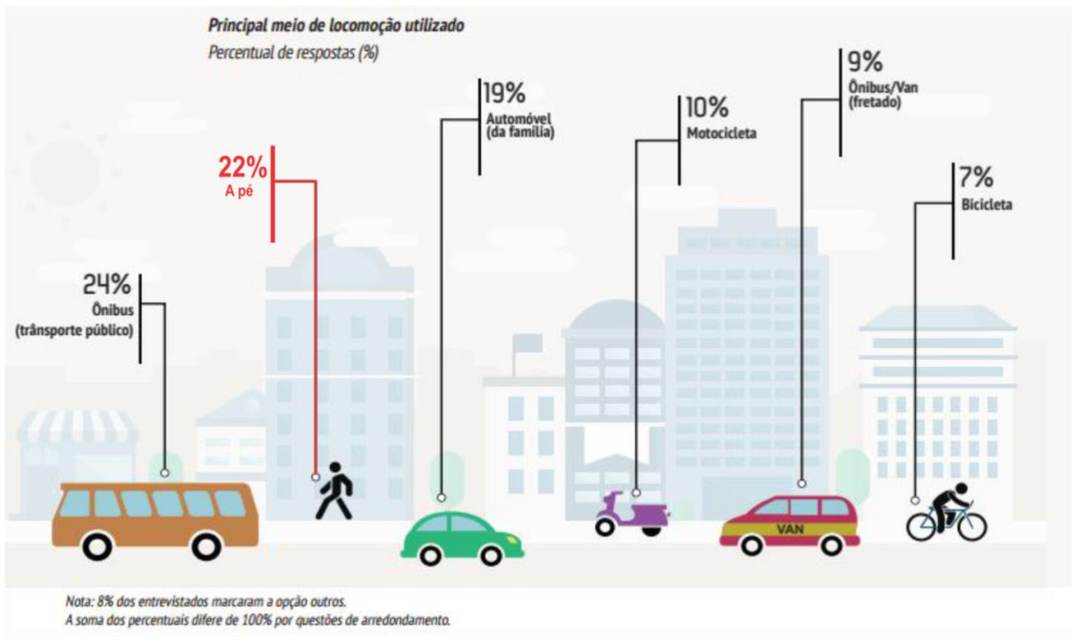


Figura 40: Participação do modo a pé na divisão modal dos municípios brasileiros em 2014
Fonte: CNI (2015)

Porto Velho possui algumas características que são propícias ao caminhar. Apesar de ser a maior capital brasileira em termos de extensão territorial (34.096,388km²), sua área urbana é concentrada em 41,7km², figurando-se na posição de número 75 em extensão de área urbana dentre os municípios brasileiros. Ainda assim possui farto espaço urbano, suas vias são bastante largas e a malha urbana é essencialmente ortogonal, com quarteirões que variam entre 120 a 220 m, aproximadamente, de uma esquina a outra, na área central. Considerando que uma caminhada de leve a moderada atinja uma velocidade média entre 3 e 5 km/h, um pedestre consegue percorrer até 1,25 km em apenas 15 minutos. Isso equivale a vencer quase 10 quarteirões do centro da cidade. Dessa forma, o modo a pé se mostra muito eficiente para pequenas distâncias, desde que as condições da infraestrutura sejam adequadas, confortáveis e que possibilitem segurança nas travessias.

1.2.6.1 Planos anteriores, estudos e projetos existentes.

Apesar de estar explícito no Art. 7º do Plano Diretor do Município de Porto Velho (2008) que se deveria "melhorar as condições para a circulação de pedestres", pouco foi feito até o ano de 2011, quando o Plano de Mobilidade Urbana – PMob abordou com mais enfoque a questão da circulação dos pedestres. Na ocasião desse plano, foram feitos levantamentos fotográficos para a caracterização das calçadas em sete ruas e avenidas da cidade:

- Avenida Rio de Janeiro, trecho entre Av. Jorge Teixeira e Av. Guaporé;
- Avenida Guaporé, Trecho entre Rua Raimundo Cantuária e Av. Rio de Janeiro;
- Avenida Lauro Sodré, trecho entre a Avenida dos Imigrantes e Av. Calama;
- Avenida Farquar, trecho entre a Av. Calama e Av. Sete de setembro;
- Avenida Rio Madeira, cruzamento entre a Av. Rio de Janeiro e Av. Calama;
- Rua Dom Pedro II, trecho entre a Av. Jorge Teixeira e Rua Elias Gorayeb;
- Rua Afonso Pena, trecho entre a Av. Jorge Teixeira e Rua Elias Gorayeb.

Os principais problemas encontrados foram:

- Locais sem revestimento e meio fio;
- Revestimentos mal conservados;
- Bueiros abertos e mobiliário urbano no meio das calçadas;
- Desníveis e inclinações superiores a 8%;
- Estacionamento irregular de veículos sobre as calçadas;
- Calçadas estreitas e ocupação irregular do lote sobre a calçada;
- Árvores inadequadas no meio da calçada;
- Falta de padronização dos materiais de revestimento.

Assim, o PMob (2011) concluiu que as calçadas, naquela ocasião, estavam majoritariamente inadequadas à circulação segura e confortável, e que esse problema era generalizado, se estendendo às demais vias do município como um todo. O estudo sugeriu que fossem feitos investimentos nas calçadas das áreas centrais, num primeiro momento, ampliando gradativamente até, em curto prazo, todo o município ser contemplado com as revitalizações.

O PMob (2011) apresentou também um apanhado da literatura acerca de parâmetros e critérios de dimensionamento de calçadas em geral, com base em manuais de urbanismo e nas boas práticas sobre o assunto, e aplicou tais parâmetros em projetos de calçadas em duas vias de Porto Velho (Av. Caluma e Rua Jatuarana), que levaram em consideração apenas a oferta viária disponível e não a demanda.

Por fim, propôs a implantação de corredores de pedestres na área central (fartas calçadas interligando os grandes equipamentos, com apoio de bancos e bebedouros ao longo de sua extensão), marcados em magenta no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, e apresentou o dimensionamento de calçadas na hierarquia viária proposta na época, juntamente com outros elementos do sistema viário e de transporte coletivo.



Mapa 28 - Corredores de pedestres propostos pelo PMob para a área central de Porto Velho
Fonte: Adaptado de PMob (2011)

No ano de 2013 foi realizado o Programa de Mobilidade Urbana – PROMURB, que também fez um apanhado geral das condições físicas das calçadas, encontrando os mesmos problemas identificados em 2011. Apresentou brevemente a legislação municipal em vigor (Lei 1.956/2011), e propôs a definição do tipo de revestimento para cada tipo de faixa das calçadas em função do uso da via (faixa de serviço: grama; faixa de acesso: grama ou blocos intertravados, dependendo do uso do imóvel, e faixa livre: bloco intertravado tipo PAVER). Tais definições foram repassadas à Prefeitura, para que fossem levadas em consideração no desenvolvimento dos projetos básicos das calçadas pela Secretaria. Assim, a SEMTRAN contratou em 2015, para algumas vias, 39 projetos que foram realizados considerando as definições obtidas no PROMURB (2013). Entretanto, tais projetos além de não terem sido executados, necessitarão passar por revisões, de acordo com informações fornecidas por técnicos da SEMTRAN[9].

Nos dias 1, 2 e 3 de junho de 2016, foi realizada em Porto Velho a VI Conferência Municipal da Cidade, na qual se discutiu, dentre os assuntos, o tema Mobilidade Urbana. As deliberações aprovadas que atuam diretamente sobre os pedestres foram:

- Viabilizar construções de mais passarelas na BR e no perímetro urbano;
- Incentivar a execução, por parte dos proprietários do lote, de calçadas padronizadas em todas as vias arteriais e coletoras no prazo de três anos e, caso esta não ocorra, o poder público procederá com a execução, e incorporará cobrança ao IPTU;
- Transferir para Gestão Municipal a responsabilidade de melhoria, adequação, desobstrução, manutenção das calçadas e passeios com a devida padronização, que constam na NBR 9050 e Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015).

Tais deliberações serão objeto de discussões com a Prefeitura para serem incorporadas na etapa seguinte deste Plano, a das Ações Propostas.

Em junho de 2017, a Prefeitura de Porto Velho, por meio da Subsecretaria de Obras e Pavimentação (Semob), iniciou um programa de recuperação de calçadas, com previsão para reconstruir 50 km de calçadas, em mais de cem vias da cidade. Além das calçadas, é prevista a colocação de meio-fio, sarjeta e a recuperação do asfalto. O programa teve início pela Rua Bangu, no bairro Lagoinha, e está utilizando a mão de obra de reeducados do sistema prisional do Estado.

Ainda sobre calçadas, a Prefeitura dispõe de projetos elaborados pelo Grupo de Trabalho de Mobilidade, o qual consiste em um grupo informal composto por arquitetos e interessados de diversos órgãos de Porto Velho (SEMTRAN, DER, CAU, MP, SINDARQ), que se reúnem para discutir assuntos relativos à Mobilidade Urbana. Os projetos em questão foram apresentados à Comissão de Calçadas, no ano de 2017, e apresentam plantas e seções tipo, contemplando algumas situações de calçadas, de acordo com várias larguras, interferências com mobiliários urbanos e outros elementos do sistema de transporte coletivo e sistema viário. Esses projetos são mostrados a seguir, nas Figura 41 a Figura 50 [10].

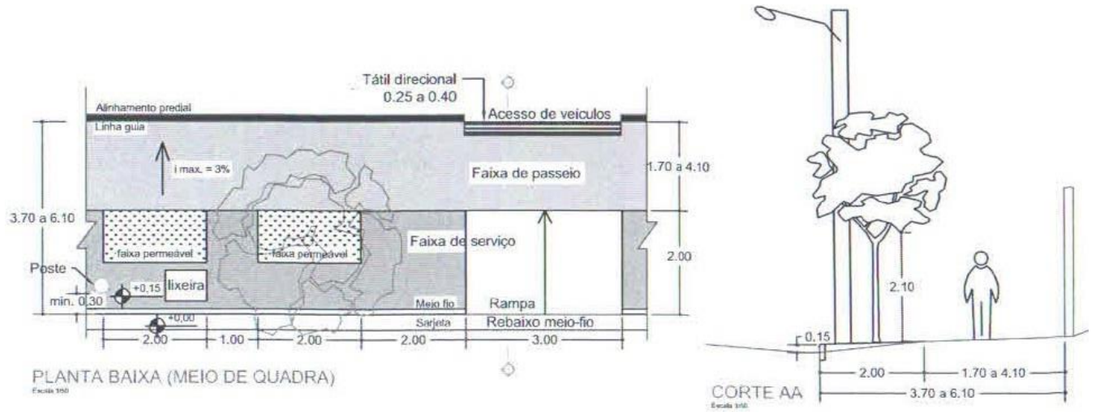


Figura 41: Projeto referente à calçada de 3,70 a 6,10 m de largura com árvore e sem faixa de acesso
Fonte: GT Mobilidade (2017)

9 A existência dos 39 projetos, bem como a necessidade de passarem por revisão previa a qualquer implantação foi informada por meio de e-mail oficial recebido às 13h11min do dia 16/11/2017.

10 Os projetos apresentados foram repassados a equipe responsável pela revisão do Plano de Mobilidade Urbana por técnicos da SEMTRAN, por meio de e-mail oficial às 12h 11min do dia 16/11/2017. Foi explicitada a autoria por parte do GT Mobilidade, porem o material não apresenta em suas pranchas à data de elaboração. Optou-se então por manter o ano de 2017, por ser esse o ano do repasse das informações.

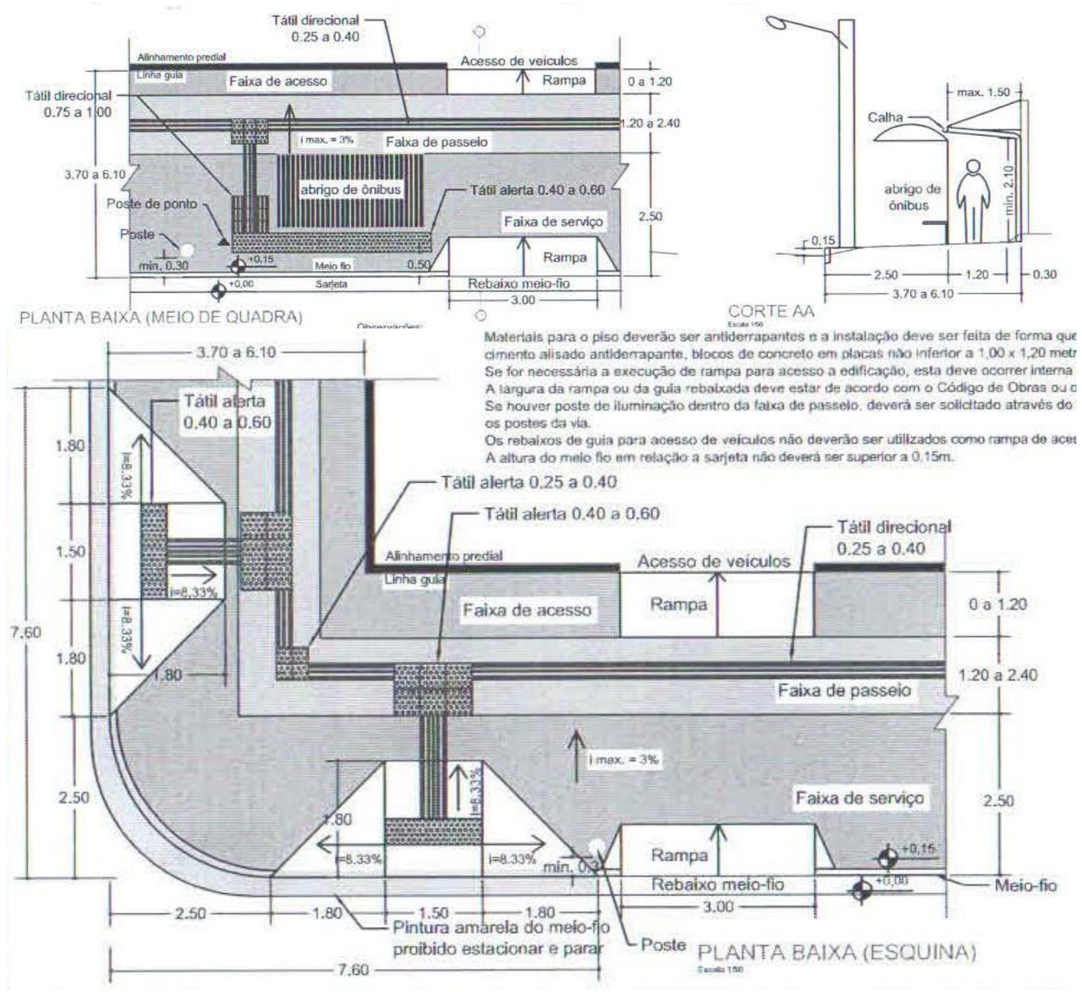


Figura 42: Projeto referente à calçada de 3,70 a 6,10 m de largura com abrigo de ônibus
Fonte: GT Mobilidade (2017)

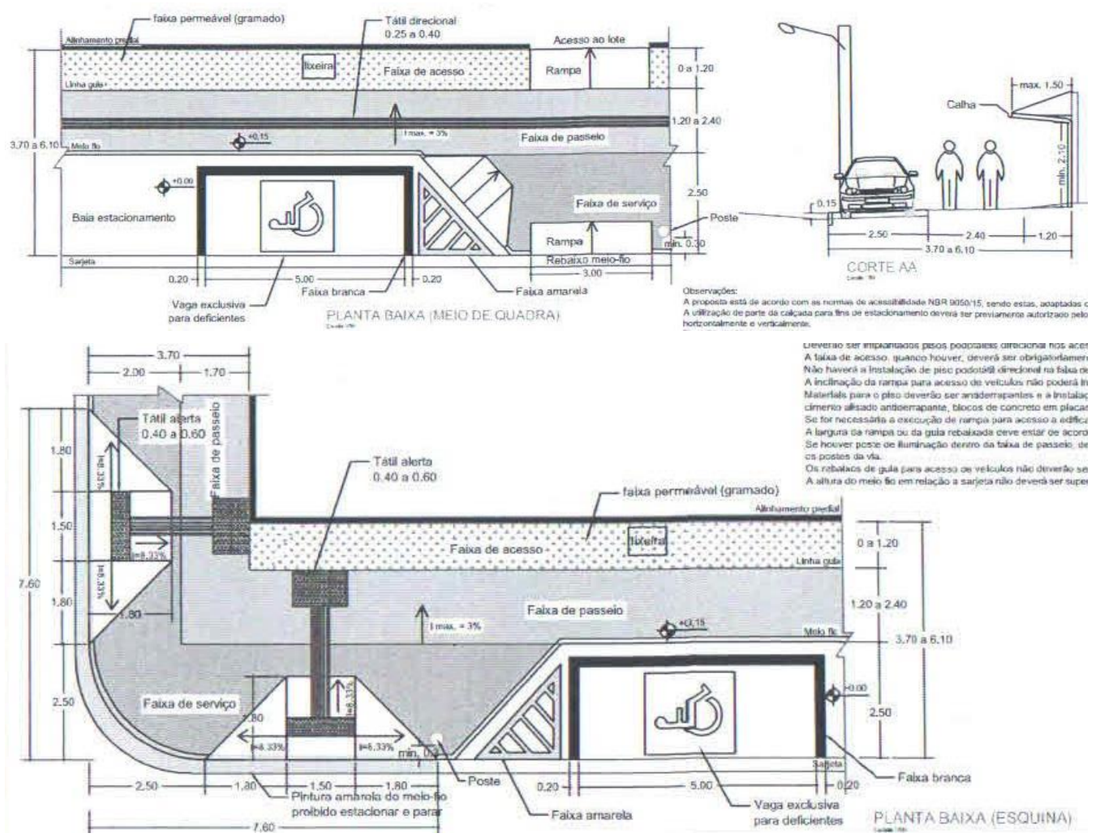


Figura 43: Projeto referente à calçada de 3,70 a 6,10m de largura com baia de estacionamento paralela à via
Fonte: GT Mobilidade (2017)

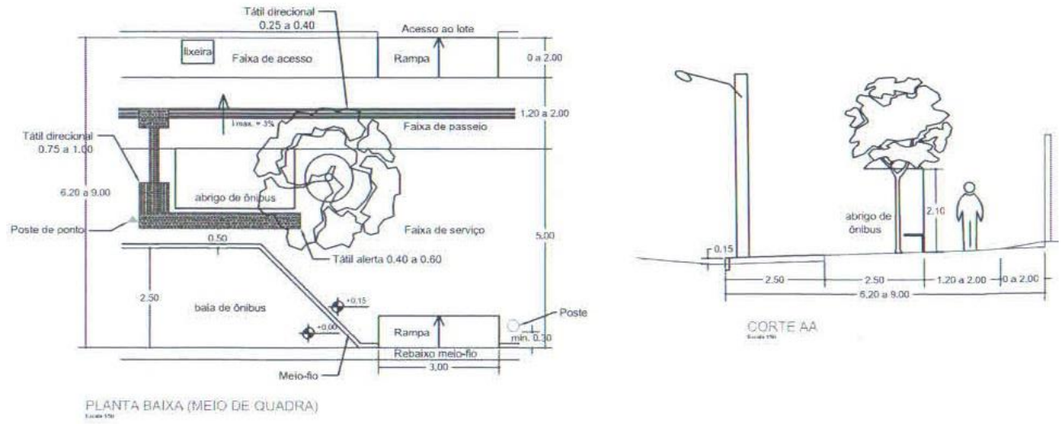


Figura 44: Projeto referente à calçada de 6,20 a 9,0 m com abrigo e baia de ônibus
Fonte: GT Mobilidade (2017)

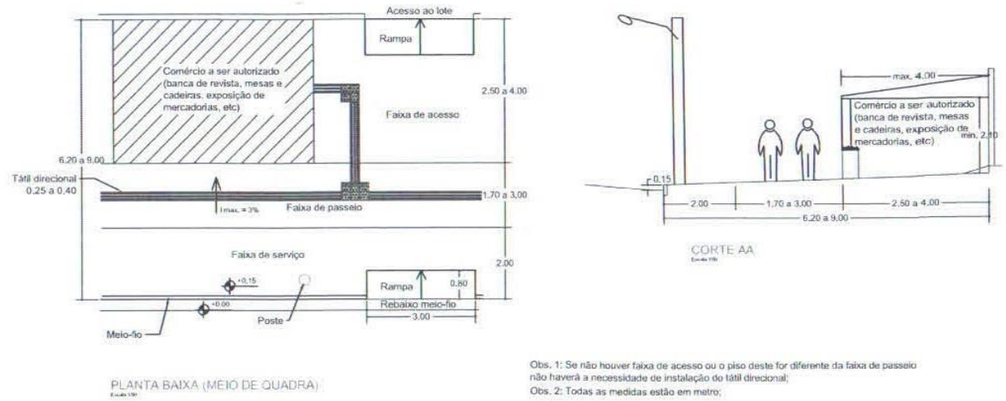


Figura 46: Projeto referente à calçada de 6,20 a 9,0 m com área de comércio a ser autorizado
Fonte: GT Mobilidade (2017)

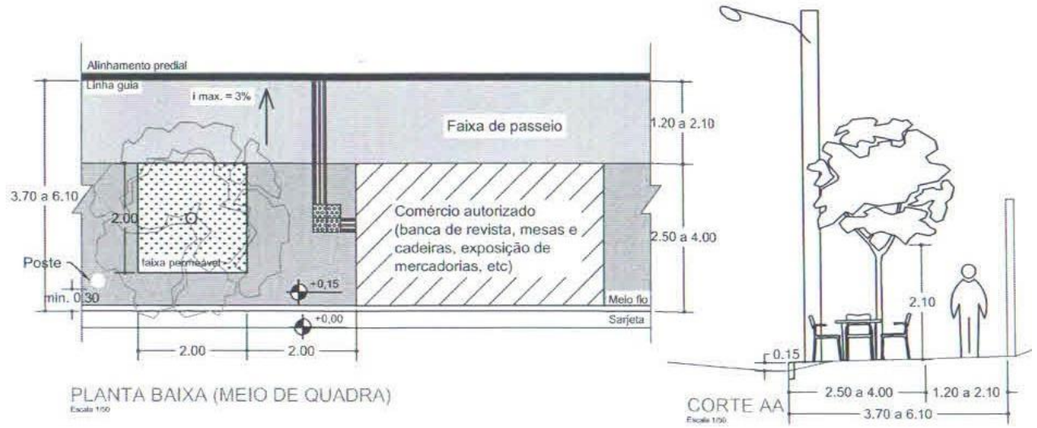
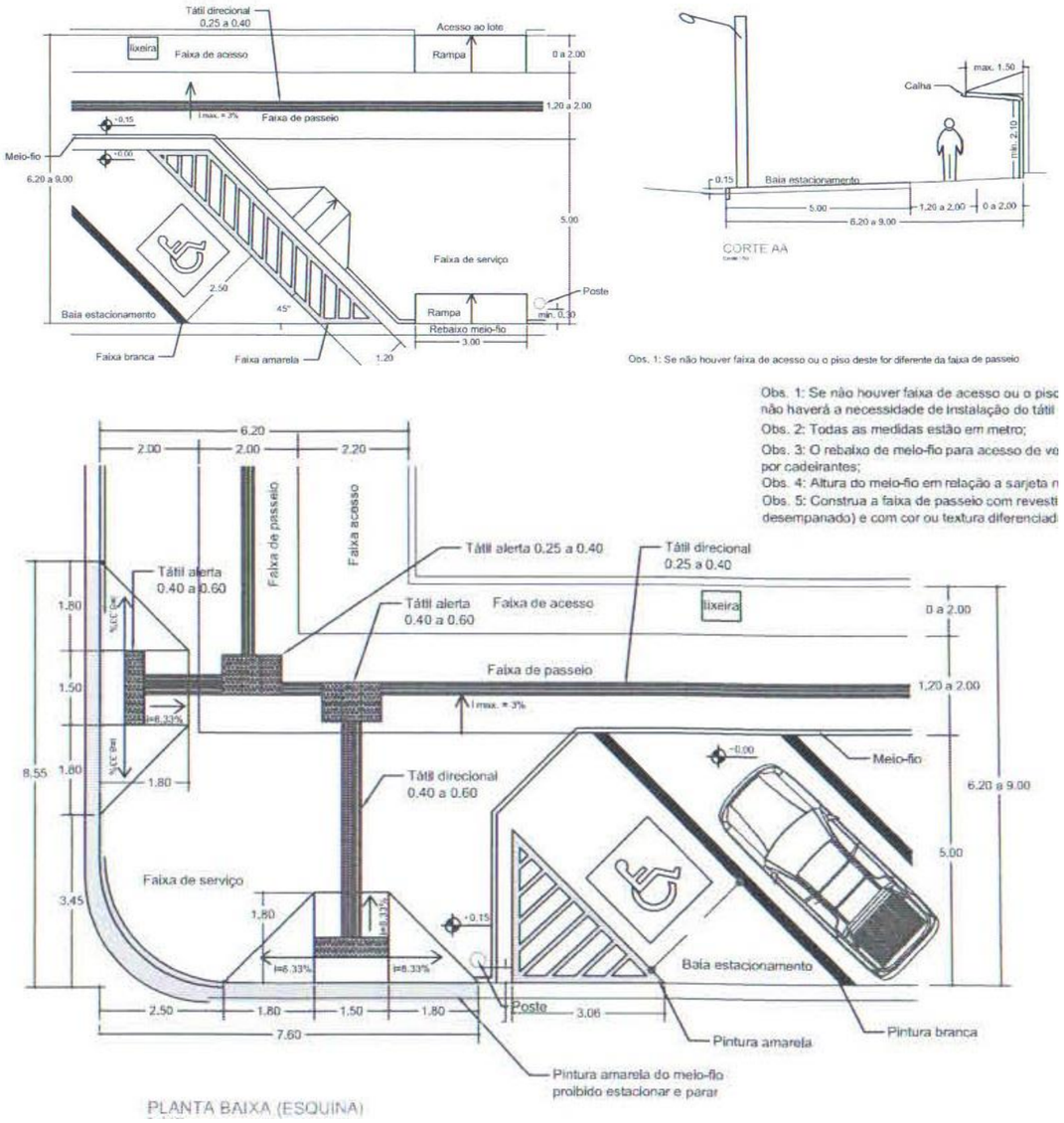


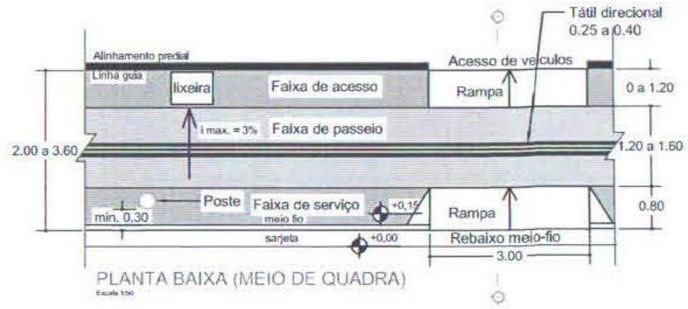
Figura 45: Projeto referente à calçada de 3,70 a 6,10 m de largura com árvore, sem faixa de acesso e com comércio autorizado
Fonte: GT Mobilidade (2017)

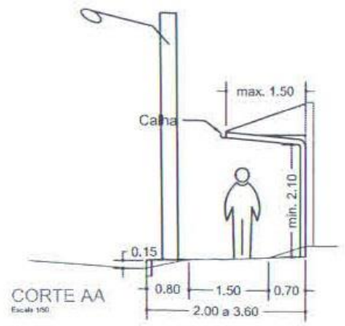


Obs. 1: Se não houver faixa de acesso ou o piso deste for diferente da faixa de passeio

Obs. 1: Se não houver faixa de acesso ou o pisc
não haverá a necessidade de instalação do tátil
Obs. 2: Todas as medidas estão em metro;
Obs. 3: O rebaixo de meio-fio para acesso de ve
por cadeirantes;
Obs. 4: Altura do meio-fio em relação a sarjeta n
Obs. 5: Construa a faixa de passeio com revesti
desempanado) e com cor ou textura diferenciad

Figura 47: Projeto referente à calçada de 6,20 a 9,0 m com baia estacionamento oblíquo
Fonte: GT Mobilidade (2017)





Deverá ser implantada faixa de piso podotátil direcional em toda a extensão do limite frontal do imóvel caso a
Nas quadras que houver obrigação da execução de faixa permeável, a mesma deverá ter dimensão mínima d
e receber plantio de grama do tipo esmeralda.
Materiais para o piso deverão ser antiderrapantes e a instalação deve ser feita de forma que o piso seja nivel
cimento alisado antiderrapante, blocos de concreto em placas não inferior a 1,00 x 1,20 metros ou ladrilhos hi
Se for necessária a execução de rampa para acesso a edificação, esta deve ocorrer interna ao lote ou nas fa
A largura da rampa ou da guia rebaixada deve estar de acordo com o Código de Obras ou outra legislação es
Se houver poste de iluminação dentro da faixa de passeio, deverá ser solicitado através do Município que a C
os postes da via.
Os rebaixos de guia para acesso de veículos não deverão ser utilizados como rampa de acesso para cadeira
A altura do meio fio em relação a sarjeta não deverá ser superior a 0,15m.

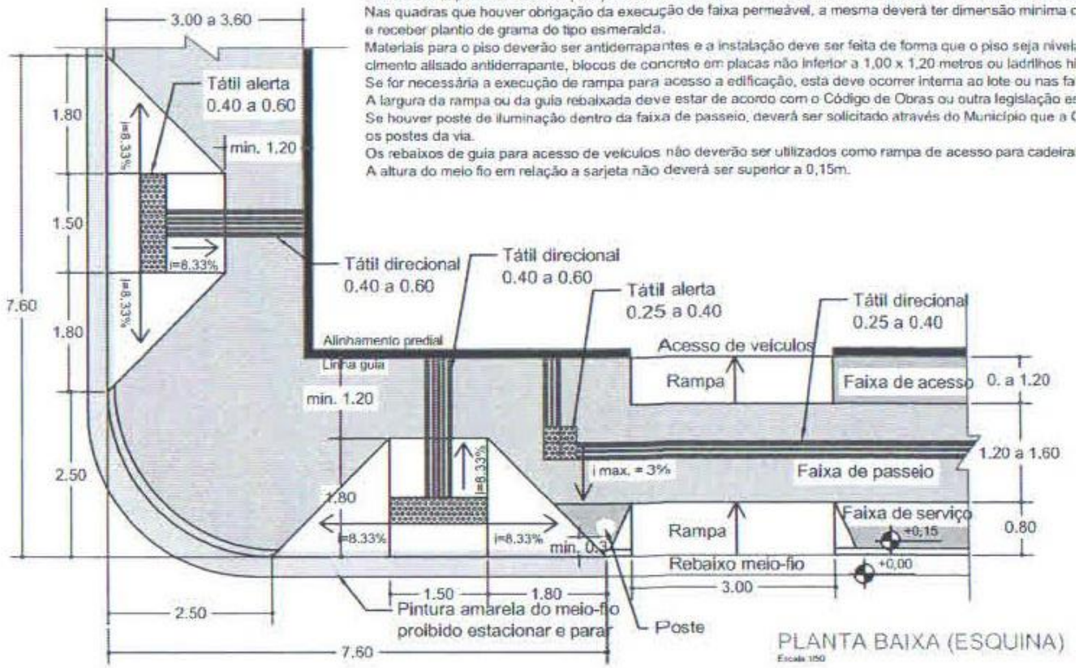


Figura 48: Projeto referente à calçada de 2,0 a 3,60 m sem arborização
Fonte: GT Mobilidade (2017)

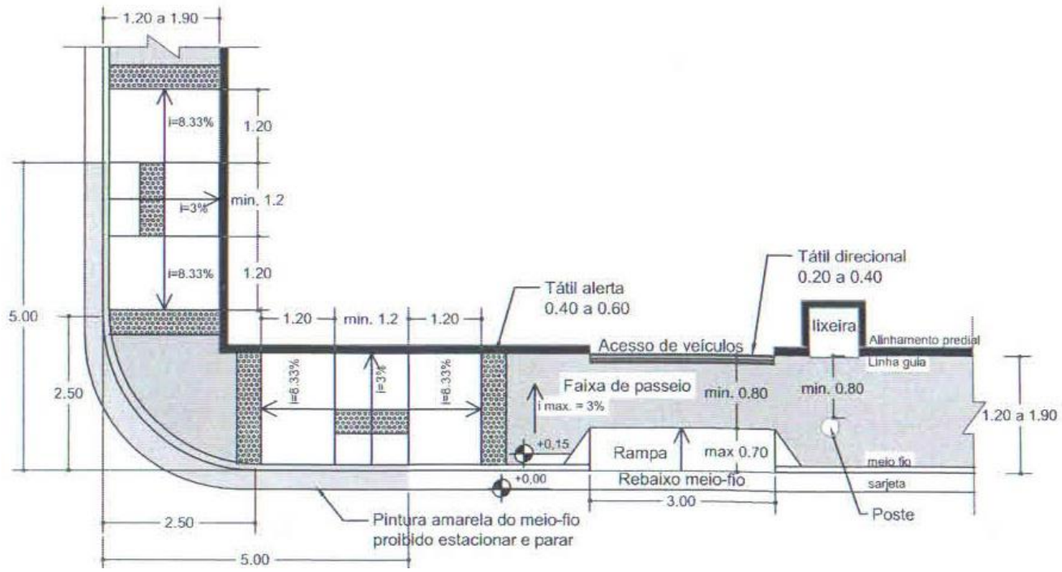


Figura 49: Projeto referente à calçada de 1,20 a 1,90m (situação consolidada)
Fonte: GT Mobilidade (2017)

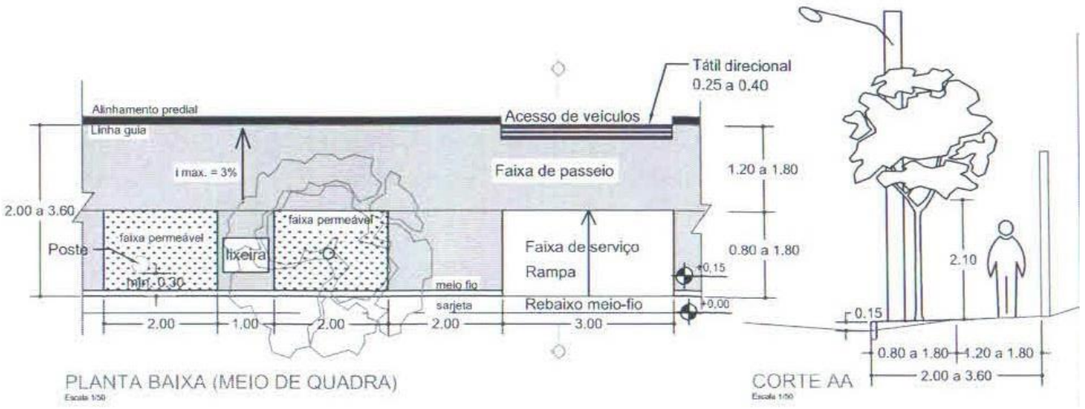


Figura 50: Projeto referente à calçada de 2,0 a 3,6m com árvore e sem faixa de acesso
Fonte: GT Mobilidade (2017)

1.2.6.2 Calçadas existentes

No ano de 2011 foi editada a Lei Municipal nº 1.956/2011 que é bastante abrangente e estabelece as diretrizes para elaboração de projetos de implantação de calçadas. Porém, são padronizações muito gerais que, em alguns casos, não são facilmente aplicadas para a realidade de Porto Velho.

Um dos assuntos de que essa lei trata é sobre a previsão de uma Comissão Específica de Calçadas, de caráter consultivo e deliberativo, instituída pelo Decreto nº12642/2012, sob coordenação da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte – SEMTRAN. Isso porque **não há um setor permanente dentro da organização institucional da SEMTRAN responsável pelas questões especificas do modo de circulação a pé**, mesmo sabendo-se da importância deste modo no padrão de deslocamentos do município.

Tal comissão quando foi criada tinha muitos objetivos (constantes no Decreto n° 12642/2012), dentre eles:

“ IV – elaborar projetos arquitetônicos de padronização de calçadas para as diversas zonas e vias;

V – analisar e aprovar projetos de calçadas diferenciados apresentados pelos munícipes;

VI – emitir documentos de aprovação de projetos de calçadas e pólos geradores de tráfego, ou mesmo pareceres aos demais órgãos Licenciadores;

...

X – especificar materiais e métodos construtivos;

XI – indicar e aprovar os projetos para construção, reforma e manutenção de calçadas;

XII – orientar sobre os procedimentos técnicos de projetos e construção de calçadas por intermédio de programas e cartilhas educativas;

XIII – supervisionar em toda a cidade, a aplicação da Lei, com o cumprimento da padronização das calçadas na execução de projetos.”

Outro assunto de que trata a lei nº 1.956/2011 em seu Art. 72 é que, para a emissão do Habite-se, as calçadas lindeiras ao lote já devem estar implantadas, e o respectivo projeto deve ser apresentado na solicitação. Na ocasião, a Comissão de Calçadas participava da aprovação desses projetos.

Dentre os trabalhos desenvolvidos por essa comissão, foi realizada uma Cartilha ilustrativa de Calçadas, alertando o munícipe sobre os padrões de calçadas acessíveis constantes nas normas de acessibilidade (NBR 9050/2015 e NBR 16.537/2016). Atualmente, a Comissão não está atuando, pois foi recentemente destituída, em 01 de novembro de 2017, conforme Art. 35 do Diário Oficial do Município de Porto Velho, de N° 5.567. Assim, suas atribuições estão sem "departamento específico.

Após o apanhado dos problemas encontrados nas calçadas pelos trabalhos anteriores, PMob (2011) e PROMURB (2013), foi feita uma aferição em oficina realizada com técnicos da Prefeitura para as devidas atualizações no âmbito deste Plano. Infelizmente, o que se constatou é que a situação não mudou muito desde então e antigos problemas permanecem, principalmente nos bairros periféricos.

O primeiro deles, a ser ressaltado é a **ausência das calçadas** (Figura 51). Em regiões em processo de regularização fundiária, muitas vias possuem meio fio, mas não possuem calçadas construídas, ou, em outros casos, a via sequer apresenta leito carroçável delimitado por meio fio. Assim, o pedestre não tem local definido para seu deslocamento, expondo-se mais a acidentes. Há casos também em que o lote está vazio e a calçada lindeira não está construída. Para esses casos, a Prefeitura tem notificado os proprietários dos lotes, com amparo da Lei Municipal 53-A, Código Municipal de Posturas de Porto Velho, que diz que tais terrenos devem ser limpos, que se construam muros e calçadas.



Figura 51: Trechos sem calçada
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em 10/11/2017).

Em áreas já consolidadas da cidade, onde outrora houve avanço irregular das construções sobre a calçada, outro problema pode ser identificado: **a largura estreita da calçada** (Figura 52). Para manter o número de faixas ao longo de toda a via, a calçada acabou ficando estrangulada, e consequentemente de difícil utilização por parte do pedestre, principalmente daqueles que necessitam de mais espaço de circulação (com cadeiras de roda, carrinhos de bebê etc.).

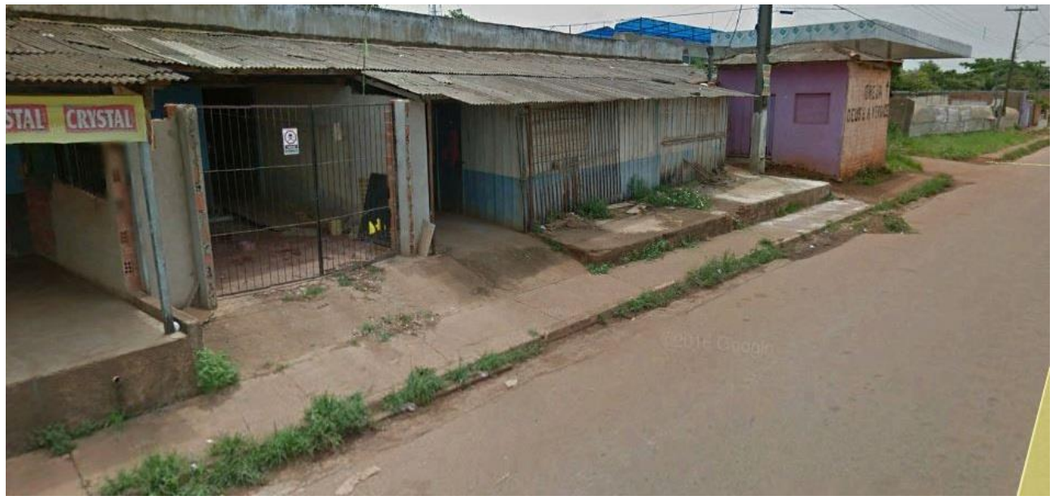


Figura 52: Larguras estreitas pela invasão da construção
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em 10/11/2017).

Sabe-se que o conforto também é essencial para o deslocamento a pé. Observando as vias da cidade, cabe destacar a **ausência de uma arborização** eficiente do sistema viário, que possibilite ter ambientes agradáveis com sombreamento das calçadas. O caminhar é estimulado quando é feito à sombra, principalmente no clima conhecidamente quente de Porto Velho. Em algumas calçadas, como, por exemplo, na Avenida Lauro Sodré, no trecho entre a Avenida dos Imigrantes e Calama, observa-se a presença de árvores, porém em local e de maneira inadequados, o que acabou danificando o pavimento e dificultando a livre circulação. Apesar de a Figura 53 ser antiga, esse exemplo continua acontecendo nos dias de hoje.



Figura 53: Árvore em condição inadequada na calçada
Fonte: PMob (2011)

A Lei Municipal de padronização das calçadas (Lei nº 1.954/2011) prevê a implantação de calçadas verdes no município, porém ainda não foram estabelecidos normas, padrões e espécies para guiar o plantio correto de árvore nas calçadas de Porto Velho.

Além do **pavimento danificado** das calçadas, causado pelo plantio incorreto de árvores, a execução da calçada em si, o uso de materiais inapropriados e a falta de manutenção das calçadas amplia o problema dos **buracos e partes invadidas pelo mato**, comprometendo mais ainda o conforto no caminhar, a acessibilidade e a segurança pelo risco de quedas.

Há casos em que as calçadas apresentam **desníveis ou degraus** para acesso do veículo ao lote, ou **rampas muito inclinadas** para adequação da soleira da edificação à calçada, impossibilitando a livre circulação de pessoas, principalmente daqueles que necessitam usar cadeiras de rodas ou circular com carrinhos de bebê, por exemplo, (Figura 54). Esse problema poderia ser resolvido mantendo a inclinação da calçada igual à das faixas de rolamento, adequando com rampas somente as faixas de serviço e as de acesso ao lote. Ainda em relação aos degraus, alguns cruzamentos não possuem rebaixo para a faixa de pedestres ser amplamente acessível, inclusive há locais onde o meio fio possui alturas exageradas.



Figura 54: Degraus e rampas nas calçadas
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em 10/11/2017)

A Cartilha de Calçadas realizada pela Comissão Específica do município traz a divisão das calçadas em três tipos de faixas, cuja largura dependerá da disponibilidade de espaço e da hierarquia viária. São elas:

- Faixa de serviço, destinada à instalação dos equipamentos e mobiliários urbanos, vegetação e outras interferências existentes nas calçadas como grelhas de drenagem, lixeiras, postes etc. (Figura 55);



Figura 55: Faixa de serviço
Fonte: Cartilha SEMTRAN (2017)

- Faixa livre, destinada exclusivamente à circulação de pedestres, livre de desníveis, obstáculos fixos ou temporários, sendo totalmente acessível (Figura 56);



Figura 56: Faixa livre
Fonte: Cartilha SEMTRAN (2017)

- Faixa de acesso, para apoio à propriedade, onde poderão ser acomodados mobiliários móveis, como mesas e cadeiras, toldos, floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis e não invadam a faixa livre (Figura 57).



Figura 57: Faixa de acesso
Fonte: Cartilha SEMTRAN (2017)

Outro problema muito observado, principalmente nas vias onde o comercio é mais intenso, como a Av. Sete de Setembro e a Av. Jatuarana, é a **ocupação irregular da calçada** por ambulantes, mercadorias e mobiliários particulares (mesas e cadeiras, por exemplo), como pode ser observado na Figura 58. Os comerciantes acabam fazendo da calçada a extensão de seu negócio, sobrando pouco espaço para a circulação confortável dos pedestres.



Figura 58: Mercadorias na calçada
Fonte: (Acesso em 10/11/17)

Em busca de solucionar esse problema, a Prefeitura tem realizado operações de fiscalização, na qual notifica e posteriormente, se for o caso, remove os ambulantes. O município planeja implantar o programa ‘Ambulante Legal’, pelo Departamento de Posturas, por meio do qual o ambulante poderá fazer o licenciamento e trabalhar de forma legalizada em locais apropriados a definidos pela Prefeitura.

A **ocupação das calçadas por veículos** individuais (Figura 59) também é um problema visto com frequência em áreas residenciais de Porto Velho, apesar das vias serem largas o bastante para abrigar a circulação de veículos juntamente com o estacionamento de automóveis em paralelo ao meio-fio. Essa prática é recorrente devido à ausência de fiscalização.



Figura 59: Veículo sobre a calçada
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em 10/11/2017)

A **obstrução por mobiliários urbanos e de serviços** (postes, lixeiras, sinalização vertical etc.) da circulação das calçadas também ocorre devido à falta de definição de espaço ou faixa específica na calçada para sua implantação. A Figura 60 evidencia um trecho de calçada em que o poste está disposto no meio da área destinada a circulação de pedestres. Em alguns pontos isolados observa-se a instalação de paraciclos no meio da calçada e que, apesar de serem importantes para o sistema cicloviário, necessitam estar atrelados ao planejamento das calçadas para não haver conflitos e prejuízo à circulação do pedestre.



Figura 60: Poste no meio da circulação
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em 10/11/2017)

A **falta de padronização**, conforme pode ser observado na Figura 61**,** das soluções adotadas nas calçadas de Porto Velho, incluindo os materiais do piso, gera espaços urbanos confusos além de aumentar o perigo de quedas pela má escolha dos materiais.



Figura 61:falta de padronização dos pisos
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em 10/11/2017).

Com tantos problemas encontrados, o município carece de uma rede pedonal adequada. De forma geral, **não há continuidade nas calçadas** e, assim, **não há o estabelecimento de rotas acessíveis** entre pontos importantes da cidade, polos geradores de viagens, áreas de comércio, pontos de parada e terminais ônibus, e outros serviços essenciais. Aliás, com exceção de poucas vias no município, como trecho da Av. Sete de setembro, as calçadas em geral **não apresentam piso tátil.**

Embora a calçada seja um patrimônio do município, a Lei Municipal nº 1954/2011 estabelece que a responsabilidade de execução, readequação e manutenção das calçadas é do proprietário do lote adjacente, que, na grande maioria dos casos, é o próprio munícipe. Entretanto, grande parte da população desconhece essa responsabilidade e aguarda do Poder Público a resolução do problema, criando um limbo, um vazio nessa questão. Em um momento ou outro, pequenas intervenções nas calçadas são realizadas pelo município (ou em contrapartida da implantação de empreendimentos, como foi o caso da readequação da calçada de trecho da Av. Sete de setembro). São readequações pontuais, cujo padrão não fora ainda claramente estabelecido considerando as especificidades da realidade da área urbana de Porto Velho, apesar da existência da Lei 1.954/2011.

A ausência de infraestrutura adequada à circulação de pedestres, principalmente em locais em que esses se encontram mais expostos, como em travessias urbanas e rodoviárias, pode contribuir para a ocorrência de acidentes. Por essa razão, o item seguinte do presente capítulo será destinado apenas ao detalhamento da situação atual de interseções, no que diz respeito ao pedestre, e a apresentação das estatísticas sobre atropelamentos na cidade.

1.2.6.3 Travessias de rodovias e vias urbanas e dados sobre acidentes.

A ausência de segurança é um dos fatores que inibem o deslocamento a pé, principalmente em locais onde as travessias não estão adequadas ou simplesmente não existem. É o caso da rodovia federal BR-364 que corta a malha urbana de Porto Velho e praticamente segrega as duas margens da cidade, pois não há um tratamento adequado às travessias urbanas e sua iluminação pública não é satisfatória. Há apenas duas passarelas aéreas construídas (próxima à Faculdade Faro e Bairro São João Batista) e em outros pontos há travessias em nível (faixas de pedestre) associadas a radares de velocidade (Figura 62), solução essa que poderia ser em desnível para maior segurança do pedestre. Os altos volumes veiculares e altas velocidades praticadas em rodovias aumentam a severidade dos acidentes, principalmente quando envolvem pedestres (atropelamentos), já que esse é o usuário mais frágil de todo o sistema de mobilidade. Infelizmente as estatísticas de acidentes do DETRAN-RO não contemplam os acidentes ocorridos nas rodovias em Porto Velho.



Figura 62: Travessia em nível na BR 364-RO, em local próximo a ponto de parada
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em 10/11/2017)

Segundo o DNIT, há previsão de futura instalação de 6 novas passarelas nos seguintes pontos: Hospital do Câncer, no Bairro Novo, no posto Carga Pesada, na Estrada da Finca, na Rua 3 e Meio e no Campus da Fundação Universidade de Rondônia - UNIR.

Já nas vias urbanas, as velocidades praticadas são menores, e mesmo assim ocorrem diversos atropelamentos. Os cruzamentos são pontos críticos para o pedestre. Em Porto Velho algumas vias estão com a sinalização geral precária, muitas faixas de pedestres estão apagadas, ou não foram implantadas (Figura 63).



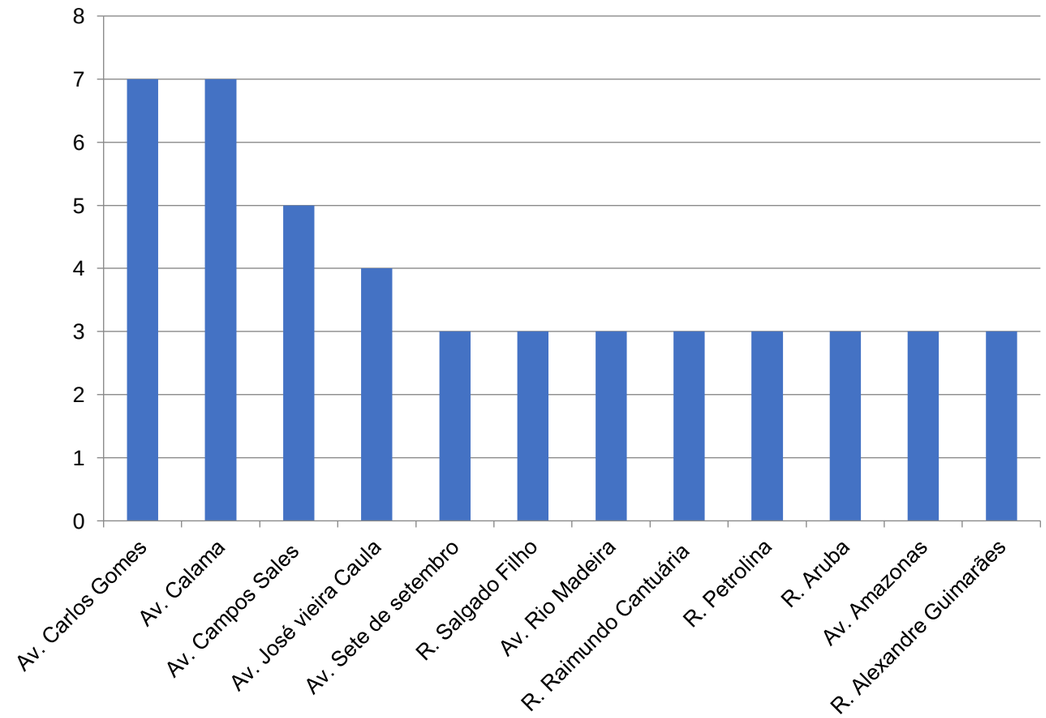
Figura 63: Cruzamento sem travessias sinalizadas para o pedestre: atropelamento com morte em 2017
Fonte: Google Earth, 2012 (Acesso em 10/11/2017)

Além da ausência da sinalização em diversos cruzamentos, é frequente o desrespeito à mesma nos locais em que essa está presente. Muitos veículos não respeitam a semaforização, ocasionando acidentes, e diversos pedestres realizam a travessia fora da faixa em cruzamentos onde há a sinalização.

A nova resolução de nº 706 do CONTRAM regulamenta a norma prevista no Código Brasileiro de Trânsito – CTB, e entra em vigor a partir de abril de 2018. Essa resolução permite a aplicação de multas para pedestres e ciclistas que trafegarem fora dos locais apropriados (calçadas, faixas de pedestres, passarelas aéreas). Medidas de fiscalização são importantes, desde que haja condições para que os usuários se enquadrem nas normas.

Com relação à ocorrência de acidentes com pedestres, de acordo com dados do DETRAN-RO, em 2017 foram registrados 102 atropelamentos nas vias urbanas de Porto Velho, nenhum desses com vítimas fatais. As vias que apresentaram maior número de ocorrências foram a Av. Carlos Gomes e Av. Calama (ambas com 7 registros), Av. Campos Salles (5 atropelamentos) e Av. José Vieira Caula (4 atropelamentos). Além dessas, outras 54 vias urbanas do município apresentaram ocorrências de 1 a 3 atropelamentos durante o ano de 2017. O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta as 12 vias urbanas com ocorrências de 3 a mais atropelamentos durante o ano de 2017.

Gráfico 19 - Número de atropelamentos por via, durante o ano de 2017, para vias com 3 ou mais ocorrências



Fonte: Adaptado de Detran RO, 2017 (Acesso em: 21/03/18)

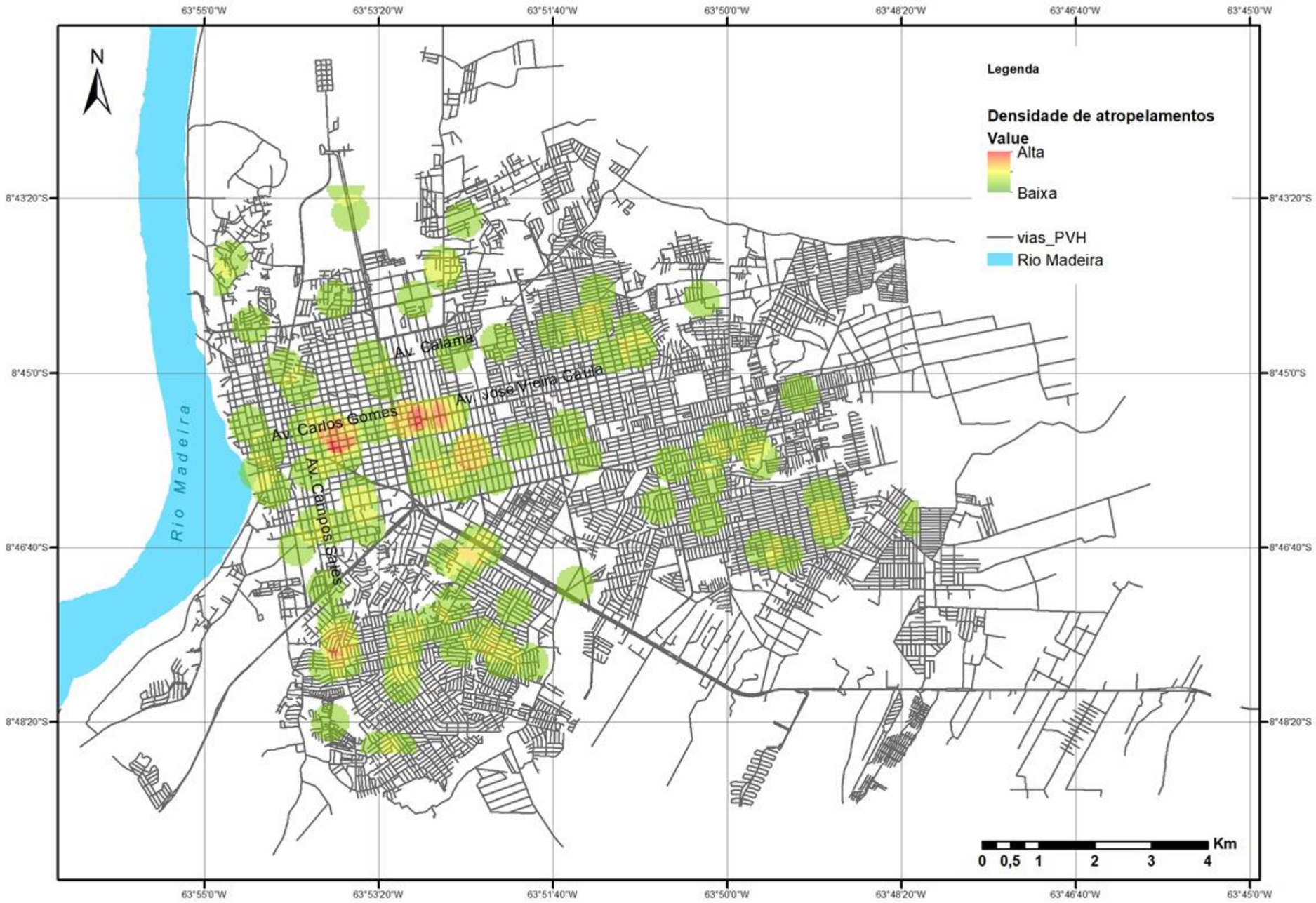
As 4 vias com maior ocorrência de atropelamentos são importantes eixos viários do município. A Av. Campos Sales interliga a porção central a bairros da região sul de Porto Velho, enquanto a Av. Calama estabelece a ligação entre as porções leste e oeste da cidade. Do mesmo modo, em conjunto, as avenidas Carlos Gomes e José Vieira Caúla também estabelecem um importante eixo na direção leste-oeste da cidade. Operando em binário com a Av. Dom Pedro II, a Av. Carlos Gomes se interliga a Av. José Vieira Caúla, viabilizando assim uma rota de ligação entre o centro da cidade e os bairros a leste.

Como destacado, as quatro vias são eixos viários importantes e que, por essa razão, tendem a atrair elevado volume de pedestres e veículos aumentando as possibilidades de ocorrências de acidentes. No entanto, é importante destacar a significativa diferença na extensão dessas vias o que evidencia uma maior concentração de acidentes nas avenidas Carlos Gomes e José Vieira Caúla. Enquanto as avenidas Campos Sales e Calama consistem em vias extensas com cerca de 6km e 11km de comprimento, respectivamente, as vias Carlos Gomes e José Vieira Caula apresentam medidas em torno de 3km e 4km de extensão.

Como agravante há o fato de que, embora possua 4km de extensão, todos os 4 atropelamentos registrados na Av. José Vieira Caula ocorreram no trecho de 1km contido entre as avenidas Rio Madeira e Buenos Aires, trecho esse que também apresenta proximidade com a Av. Carlos Gomes. Do mesmo modo, também é possível observar uma concentração dos atropelamentos registrados na Av. Carlos Gomes, dos quais 3 ocorreram no trecho, de 500m de extensão, entre as avenidas Buenos Aires e Governador Jorge Teixeira.

Em outro ponto da Av. Carlos Gomes, mais especificamente em seu cruzamento com a Av. Getúlio Vargas, foram registrados dois atropelamentos no mesmo local, tendo um ocorrido no mês de outubro de 2017 e o outro no mês de dezembro do mesmo ano. O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** permite observar os locais do sistema viário urbano de Porto Velho em que houve maior concentração de atropelamentos no ano de 2017.

O **Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta em maior detalhe os pontos em que houve maior ocorrência de atropelamentos. As marcações em laranja e vermelho representam a concentração de dois ou mais atropelamentos no local. As marcações em verde indicam a ocorrência de um atropelamento no local.



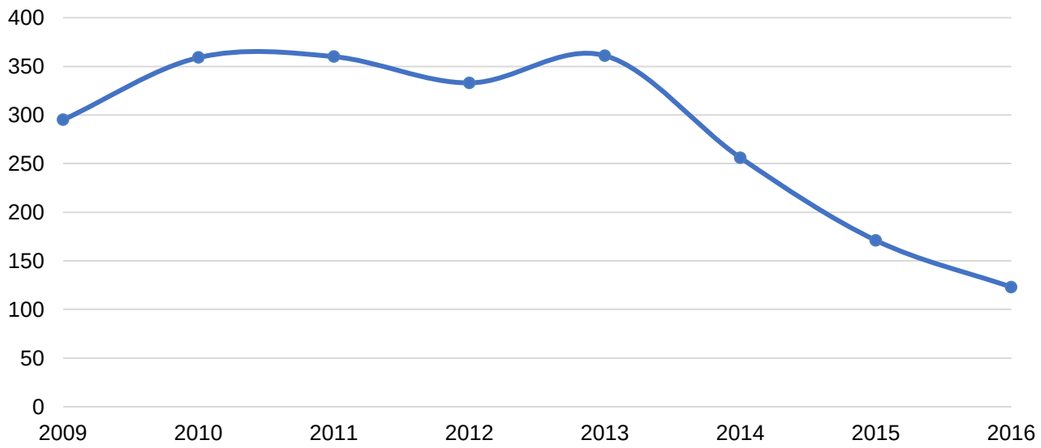
Mapa 29 - Densidade de ocorrência de atropelamentos nas vias urbanas de Porto Velho
Fonte: Adaptado de Dados preliminares do Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito de Porto Velho/RO, Detran RO, 2017 (Acesso em: 21/03/18)



Mapa 30 - Locais com maior ocorrência de atropelamentos nas vias urbanas de Porto Velho
Fonte: Adaptado de Dados preliminares do Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito de Porto Velho/RO, Detran RO, 2017 (Acesso em: 21/03/18)

Estatísticas do DETRAN-RO, apresentadas no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, revelam uma redução no número de acidentes com pedestres nas vias urbanas de Porto Velho a partir de 2013. De 2015 para 2016 houve uma expressiva queda de 28,1% nos atropelamentos que, porém, não se deu em função de melhorias das condições das travessias urbanas do município e sim pelo resultado das massivas campanhas educativas de trânsito realizadas com a população desde 2006 e intensificadas a partir de 2011 nas ruas e escolas.

Gráfico 20 - : Evolução dos atropelamentos nas vias urbanas de Porto Velho



Fonte: Adaptado de DETRAN-RO, 2017 (Acessado em: 10/11/17)

Apesar dessa redução, pedestres ainda estão morrendo ou sofrendo sequelas de acidentes de trânsito. O que se pode observar é que não existem relatórios estatísticos específicos, focados em acidentes com pedestres, com dados reunidos das vias urbanas e das rodovias que cortam o município. Isso ajudaria no conhecimento de todos os pontos críticos pela sociedade e pelos órgãos responsáveis do município, possibilitando uma atuação pontual, precisa e eficiente nesses locais.

1.2.6.4 Audiência pública

Em audiência pública realizada no dia 06 de dezembro de 2017, com participação de munícipes e órgãos públicos, foram destacados alguns problemas presentes no município de Porto Velho relacionados à circulação de pedestres. Parte dos apontamentos feitos já foi previamente abordada por essa seção como a ausência de dados específicos de Porto Velho a respeito do modo a pé (levantamento da infraestrutura existente, dados de demanda e acidentes), a ausência de padronização das calçadas e da infraestrutura viária, no momento de abertura de novas vias, assim como a ausência de um vínculo específico entre a estrutura da calçada e a hierarquização viária.

Houve também críticas à legislação, a qual foi considerada como confusa, por moradores e por membros do corpo técnico da Prefeitura. Além da pouca clareza, a legislação foi criticada pela população devido à obrigatoriedade de aprovação de projeto específico de calçada junto a SEMTRAN.

Outros problemas apontados durante a audiência foram a existência de ações isoladas e descoordenadas, a pouca eficácia das campanhas de educação no trânsito, as quais não alcançam os objetivos almejados e o fato das calçadas serem interpretadas como uma continuação do lote e não como parte da via, o que dá margem para intervenções pontuais e descontínuas no passeio.

1.2.6.5 Considerações Finais

O tratamento e a importância que estão sendo dados ao transporte não motorizado vêm evoluindo com o passar das gestões públicas e a cada dia tem se tornado mais prioritário. Questões sobre cidades sustentáveis e inclusivas estão sendo amplamente discutidas. Para se enquadrar nessa tendência, que só traz benefícios para a cidade, torna-se urgente a readequação do sistema viário urbano à circulação segura, confortável e acessível dos pedestres.

Se, ao contrário, nada for feito, e a situação da circulação a pé permanecer como está, o número de acidentes tenderá a aumentar, uma vez que a não priorização do transporte não motorizado leva ao estímulo do uso dos modos motorizados. Campanhas educativas sozinhas, apesar de atingirem excelentes resultados inicialmente, não são suficientes em longo prazo. É necessário se fazer intervenções físicas, bem planejadas, coesas e coerentes com a realidade do município, acompanhada e fiscalizada por setor cujas atribuições sejam especificas para tal, dentro da gestão municipal e ainda se ter a participação da população com a conscientização de que somos todos corresponsáveis no processo de melhoria dos espaços urbanos.

1.2.7 Acessibilidade Universal

Um dos maiores desafios quando nos referimos às questões de acessibilidade e mobilidade urbana é a inclusão de todas as parcelas da população no cotidiano das cidades, garantindo a todos os habitantes a inclusão social, a igualdade de oportunidades e o exercício da cidadania. Nesse contexto a acessibilidade universal desempenha papel importante na inclusão dos portadores de deficiência.

O Desenho Universal tem por objetivo simplificar a vida das pessoas de modo a permitir a utilização por um número maior de usuários e, sobretudo, de forma autônoma. Nesse contexto é importante destacar o conceito de rota acessível, o qual consiste na possibilidade de circulação livre, desobstruída de qualquer barreira, capaz de garantir o trânsito de forma autônoma inclusive às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

Romero (2001, *apud* Oliveira, 2010) em sua análise realizada na pesquisa de *Viabilidade Ambiental da Urbanização do Distrito Federa*l, sugere uma classificação dos níveis de mobilidade estabelecidos em uma cidade. A proposta consiste em uma escala de aproximação que parte da cidade, passa pelo setor e pelo lugar até chegar ao edifício.

Na escala da cidade a preocupação deve estar relacionada ao modo que as pessoas, independentemente de suas capacidades, podem de maneira autônoma, transitar pela grande forma física e organizacional da cidade. Os meios utilizados para esta atividade são: o transporte público e o privado. Em vista a uma Rota Acessível, há de se prever os percursos característicos e exigidos pelo plano urbanístico de uma cidade, ou mesmo pela condição urbana da cidade e garantir o trânsito entre os setores desta.

Deve ser considerada a capacidade de mobilidade de cada usuário em função da idade, saúde, estatura etc. Os meios de transporte, públicos ou privados, devem ser capazes de promover o trânsito e garantir o acesso de todos os usuários. A sinalização deve ser adequada, de modo a transmitir informação completa aos usuários da rota acessível. Todos os usuários do espaço urbano devem ter a garantia de informação referente ao direcionamento e chegada dos destinos desejados.

Na escala do setor o passeio será o foco de trabalho, no sentido do trânsito livre das pessoas pelas vias e espaços públicos da cidade. O elemento principal de trabalho nesta escala é a calçada e o passeio público. Cabe aos projetos dessa escala a preocupação com o estágio intermediário entre calçada e o acesso aos veículos de transporte usados para a transposição de grandes distâncias (Oliveira, 2010).

A escala do lugar deve ser avaliada sob a ótica do uso da chegada ao lugar e do uso do mesmo. Nela, além das calçadas, outros elementos se tornam protagonistas. Para garantir o desenho universal os acessos ao lugar devem ser previstos considerando as sinalizações, os percursos na qualidade de rota acessível, a utilização dos espaços, a existência de atrativos, de locais de descansos ou outros, por todas as pessoas inclusive as com deficiência ou mobilidade reduzida. O mobiliário urbano adequado aos usos e aos usuários também deve ser considerado. Por fim, a escala do edifício garantirá o acesso às edificações e se constitui um tema próprio da acessibilidade, referente ao acesso e circulação dentro das edificações.

1.2.7.1 Situação atual

Dentro do presente estudo, as escalas da cidade, do setor e do lugar apresentam papel de destaque. A escala do edifício não será abordada, embora possua extrema importância, por estar relacionada, em muitos casos, a espaços privados.

A escala da cidade está relacionada ao atendimento do transporte público, suas rotas e área de cobertura e oferta de ônibus com elevadores. As questões relacionadas ao transporte coletivo são tratadas no item *Transporte coletivo* deste relatório, porém cabe destacar no presente item que, embora exista oferta de ônibus com elevador, muitos desses rodam com o equipamento inoperante.

Muitas das questões relacionadas a escala do setor e do lugar foram retratadas no item 120 por meio do diagnóstico atual das calçadas e travessias da cidade. Conforme exposto, o município apresenta carências graves, com calçadas sem qualquer padrão, mobiliário público no meio do passeio, ausência de sinalização nas travessias, dentre outros problemas previamente citados. A falta de adequação dos passeios e travessias se reflete nos índices de acidentes com pedestres.

Com relação especificamente ao Desenho Universal, as calçadas do município não apresentam os devidos rebaixamentos de guia junto às esquinas e, em alguns casos, quando apresentam, esses elementos estão fora do padrão. Não há indicação de rotas acessíveis, nem uso de piso podo tátil nas áreas de maior circulação de pedestres, como a região central, por exemplo.

1.2.7.2 Audiência pública

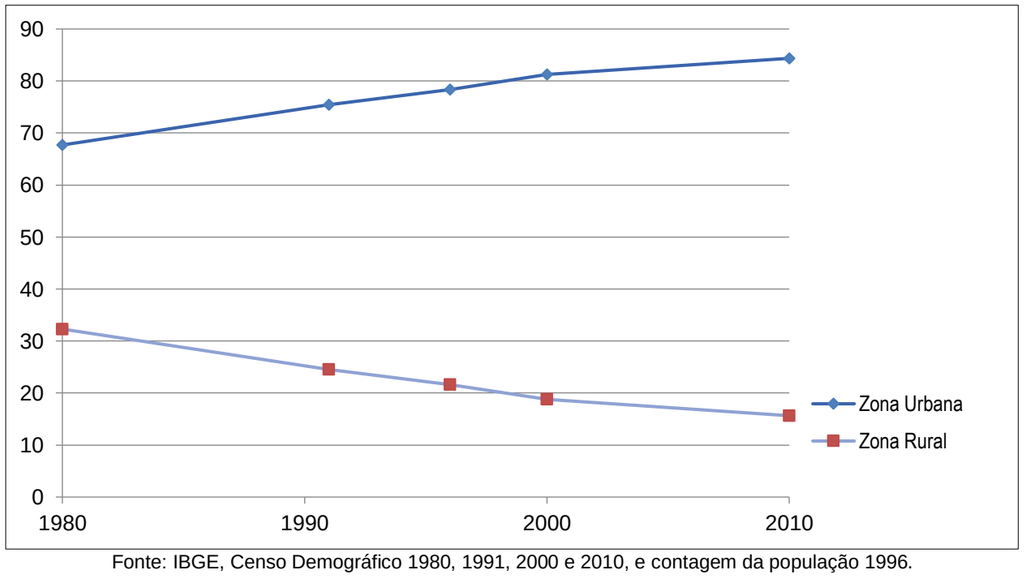
As observações feitas durante a audiência pública realizada no dia 06 de dezembro validaram as observações feitas pelo diagnóstico e incluíram novas questões. Os participantes ressaltaram a falta de padronização das calçadas e a ausência dessas em alguns pontos de parada do transporte coletivo. A inoperância dos elevadores dos ônibus, também foi abordada.

Além desses, teve destaque a falta de acessibilidade a polos geradores, juntamente com a necessidade de regras mais rigorosas de fiscalização, e a dificuldade de acesso no embarque e desembarque nos portos de ônibus.

1.2.8 Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para Zona Rural.

Embora o Brasil seja um país essencialmente urbano, com mais de 84,36% de sua população total habitando em zonas urbanas em 2010, de acordo com dados do Censo Demográfico 2010 (Gráfico 21), é essencial que a mobilidade da população de zonas rurais seja pensada e estruturada de modo a garantir o acesso a trabalho, educação, saúde, transporte e demais serviços disponíveis no perímetro urbano (PLANMOB – Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana, 2021).

Gráfico 21 - Distribuição percentual da população por situação de domicílio - Brasil 1980 a 2010.



Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1980, 1991, 2000 e 2010, e contagem da população 1996.

O município de Porto Velho possui extensa área territorial de 34090,962 km² a qual abriga, além da sede, os distritos de Abunã, Calama, Demarcação, Extrema, Fortaleza do Abunã, Jaci Paraná, Mutum Paraná, Nazaré, Nova Califórnia, São Carlos e Vista Alegre do Abunã. Segundo dados do Censo Demográfico de 2010, cerca de 9% da população de Porto Velho viviam na zona rural. A **Erro! Fonte de referência não encontrada.** e o **Erro! Fonte de re ferência não encontrada.** apresentam a quantidade de habitantes em cada zona.

Tabela 23: Distribuição da população entre área urbana e rural em 2010

	Homens	Mulheres	Total	Total (%)
Zona Urbana	193.768	196.965	390.733	91%
Zona Rural	23.850	13.944	37.794	9%
Total	217.618	210.909	428.527	100%

Fonte: IBGE. Censo Demográfico 2010.

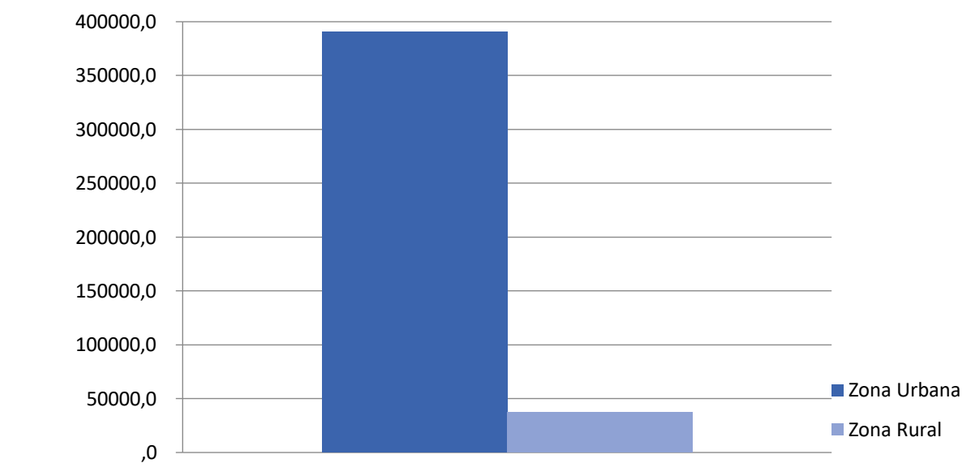


Gráfico 13: Relação entre habitantes moradores da zona urbana e da zona rural de Porto Velho.
Fonte: IBGE. Censo Demográfico 2010.

Os estudos prévios utilizados como base para desenvolvimento do presente trabalho, PlaMob 2011 e PROMOB 2013, não abordaram a temática da acessibilidade, transporte público e escolar para as áreas rurais de Porto Velho. Embora seja pequena a parcela da população que habita na porção rural do município, é de extrema importância que esses cidadãos também tenham garantidos seu direito a cidade e consigam acessar todas as possibilidades que ela possa oferecer.

Na configuração atual do sistema de Transporte Coletivo de Porto Velho não está incluso o atendimento a Zona Rural. O único serviço de transporte público que atende essas áreas é o transporte escolar de responsabilidade da SEMED – Secretaria Municipal da Educação.

A prefeitura de Porto Velho, adquiriu a quantidade de 146 ônibus novos de transporte escolar, sendo que aproximadamente 61(sessenta e um) desses ônibus estão nas localidades dos distritos e 86 (oitenta e seis) ônibus estão na Zona Rural de Porto Velho, todos os ônibus possuem acessibilidade ao cadeirante, como por exemplo: A rampa e as cadeiras reservadas para as pessoas portadoras de necessidades especiais, idosos, lactantes. A **Erro! Fonte de referência não encontrada.** mostra ônibus e scolar operando na zona rural de Porto Velho.



Figura 64: Transporte Escolar Rural em Porto Velho.

A fiscalização dos ônibus escolares e realizada pela equipe de Fiscalização da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes – SENTRAM.
A equipe de Fiscalização vistoriou os veículos levando em consideração que são ônibus novos e que por esse motivo, tudo tem que estar funcionando perfeitamente.

Prefeitura do Município de Porto Velho

Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes

Departamento de Transportes – DTR

Divisão de Gerenciamento, Fiscalização e Controle de Transportes - DGCT

ATESTADO DE VISTORIA

Proprietário:			**Processo n°.:**
Endereço:			
Placa:	**Marca/ Modelo:**	**Cor:**	**Renavam:**
Espécie / Tipo:	**Capacidade:**	**Potência:**	**Exercício:**	**Município:**
Ano:	**Categoria:**	**Chassi:**	**Carroceria:**

PINTURA E LANTERNAGEM:

	APROVADO	REPROVADO
PINTURA GERAL		
PARA-CHOQUES (TRASEIRO / DIANTEIRO)		
PARA – BRISAS (DIREITO / ESQUERDO)		
PLACAS – TRASEIRA / DIANTEIRA		
LIMPEZA EXTERNA		
CONSERVAÇÃO DOS VIDROS		
CANO DE DESCARGA		
FUNCIONAMENTO DAS PORTAS		
CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA		
ADESIVOS:		

INSTALAÇÃO ELÉTRICA:

	FUNCIONA	
	SIM	NÃO
ILUMINAÇÃO E PINTURA DAS PLACAS		
LUZ DE FREIO		
FAROL (ALTO / BAIXO)		
PISCA ALERTA - DIREITO / ESQUERDO		
LUZ DE ESTACIONAMENTO		
TACÓGRAFO		
BUZINA		
LIMPADORES DE PARA-BRISAS		
LUZ DE RÉ		
LUZES INTERNAS		

DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA:

	SIM	NÃO
TRIÂNGULO		
MACACO		
CHAVE DE RODA		
EXTINTOR DE INCÊNDIO		
VALIDADE DO EXTINTOR DE INCÊNDIO		
CINTOS DE SEGURANÇA		

MECÂNICA:

	FUNCIONA	
	SIM	NÃO
FREIO		
MOTOR DE PARTIDA (ARRANQUE)		
VELOCÍMETRO		
EXCESSO DE FUMAÇA		

CONDIÇÕES INTERNAS:

	APROVADO	REPROVADO
ESTOFAMENTO DOS BANCOS		
CADEIRA DO MOTORISTA		
VOLANTE (ORIGINAL)		
PALA CONTRA SOL		
PISO		
LIMPEZA INTERNA		

BORRACHARIA:

	APROVADO	REPROVADO
PNEUS COM FRISOS		

PNEU SOBRESSALENTE		

PREZADO FISCAL, FAVOR CONSTAR NO CAMPO DA OBSERVAÇÃO A APROVAÇÃO OU EVENTUAIS RESTRIÇÕES.

CERTIFICO QUE O VEÍCULO ACIMA MENCIONADO FOI VISTORIADO, ESTANDO EM CONDIÇÕES DE EXECUTAR O SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Porto Velho – RO, de de 2021.

_____ _____

Assinatura do Fiscal / Carimbo

1.2.8.1 Audiência pública

Em audiência pública realizada no dia 06 de dezembro de 2017, com participação de munícipes e órgãos públicos, foi ressaltada a inexistência de ações estruturadas para as áreas distritais, as quais não são atendidas pelo transporte público da cidade. Foi reforçado que o único serviço relacionado à mobilidade, que atende essas regiões é o transporte escolar de responsabilidade da SEMED.

Diante das informações coletadas e dos apontamentos realizados durante a audiência pública é possível identificar a necessidade de maiores investimentos em medidas que busquem garantir a acessibilidade e o transporte público e escolar da área rural de Porto Velho.

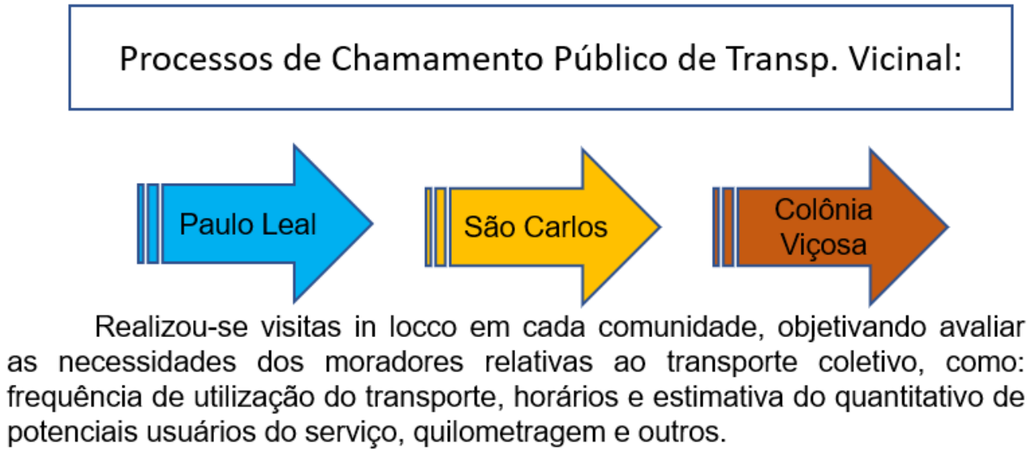
1.2.8.2 Pesquisa de Origem e Destino.

Pesquisas online junto a alguns distritos foram realizadas entre maio e junho pelo site da Prefeitura de Porto Velho visando levantar a quantidade de famílias e o percurso percorrido, onde os dados coletados serviram de base para a elaboração de Projetos Básicos, objetivando a concepção do Edital de Chamamento Público de acordo com a ***Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993.***

A) Colônia Viçosa

A pesquisa teve por finalidade, avaliar a necessidade do deslocamento para o Centro de Porto Velho, por meio de Transporte Coletivo, dos moradores da comunidade Colônia Viçosa, bem como os assentamentos localizados ao longo das Estradas 13 de Setembro, Estrada dos Japoneses, Estrada da Remopel, que compreendem: o Ramal das Gaivotas; Ruas 01,02,03,04; Ramal dos Buritis; Vila dos Graduados e Ramal Havaí. O referido trajeto possui aproximadamente 30 quilômetros com estradas não pavimentadas.

A visita, levantará a quantidade de famílias e o percurso percorrido da Colônia Viçosa até o Porto do Cai n'água, onde os dados serviram de base para a elaboração do Projeto Básico, objetivando a concepção do Edital de Chamamento Público, para cumprir as orientações do Ministério Público, além da Lei Complementar nº 716, de 04 de abril de 2018 e a Lei nº 8.666 de 21 junho de 1993.



Fonte: Pesquisa DEPT/DTR, 2021.

<u>Horários sugeridos de funcionamento (conforme informações de moradores)</u>:

O sistema deverá operar, de forma ininterrupta da seguinte forma:

- Segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira **(saída)**: Ponto da Remopel localizado na Colônia Viçosa às **07:00 horas e 13:30 horas**, passando pela Estrada da Remopel, Estrada dos Japoneses e Estrada 13 de Setembro, até o ponto final no Porto do Cai n'água no Centro de Porto Velho;
- Segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira **(retorno)**: Porto do Cai n'água no Centro de Porto Velho às **11:30 horas e 17:30 horas**, passando pela Estrada 13 de Setembro, Estrada dos Japoneses até o Ponto final da Estrada da Remopel localizado na Colônia Viçosa;
- Sábados, Domingos e Feriados (saída): Ponto da Remopel localizado na Colônia Viçosa às **08:00 horas**, passando pela Estrada da Remopel, Estrada dos Japoneses e Estrada 13 de Setembro, até o ponto final no Porto do Cai n'água no Centro de Porto Velho;
- Sábados, Domingos e Feriados (retorno): Porto do Cai n'água no Centro de Porto Velho às **12:30 horas,** passando pela Estrada 13 de setembro, Estrada dos Japoneses até o Ponto final da Estrada da Remopel localizado na Colônia Viçosa.

1.2.9 Legislação

Tendo em vista a elaboração do Plano de Mobilidade do Município de Porto Velho – RO faz-se necessário o conhecimento de toda legislação aplicável, Federal, Estadual e Municipal, uma vez que, os estudos devem estar em consonância com o ordenamento jurídico vigente ou, quanto à legislação municipal, se for o caso, proceder-se-á à indicação de alteração em razão das propostas técnicas apresentadas.

A avaliação da legislação tem como norte o levantamento e a análise do ordenamento jurídico vigente e aplicável à Mobilidade Urbana, sobretudo as normas municipais inseridas no Plano Diretor, na Lei de Uso e Ocupação do Solo e demais leis, decretos e regulamentos, com foco a levantar orientações, diretrizes e restrições a serem observadas na elaboração do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

A análise da legislação deve se ater a duas vertentes, ou seja, da legislação em relação ao Plano e do Plano em relação à legislação.

O presente relatório, como o próprio nome indica, respeita ao levantamento das normativas vigentes, diagnóstico relativo ao ordenamento jurídico, ou seja, legislação em relação ao Plano.

1.2.9.1 Constituição Federal de 1988

A análise da legislação atinente, indubitavelmente, deve começar pelas disposições constitucionais, que no artigo 21, inciso XX, estabelece a competência da União para instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano em várias vertentes.

"Art. 21. Compete à União: (...)
XX – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

Por sua vez, o art. 22, disciplina a competência privativa da União para legislar, entre outros temas, sobre diretrizes da política de transporte e sobre trânsito e transporte.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
IX – diretrizes da política nacional de transportes; (...)
XI – trânsito e transporte;

Por fim, a Constituição de 1988 dedicou o Capítulo II para o disciplinamento da Política Urbana, restando disposto, no artigo 182, que a política de desenvolvimento urbano, com diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais e garantir o bem-estar dos habitantes. In verbis:

"Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.
§ 1º ***O plano diretor****, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes,* ***é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana****.*
§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor. (...)" (grifos não originais).

1.2.9.2 Legislação Infraconstitucional

Lei Federal n˚ 10.257, de 10 de julho de 2001

A Lei a que se refere o art. 182 da Constituição de 1988 é a Lei Federal n˚ 10.257/2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana.

Em razão do comando do parágrafo único do art. 1˚ a Lei Federal n˚ 10.257/2001 é denominada Estatuto da Cidade, estabelecendo *normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.*

O art. 2˚ caracteriza como objetivo da política urbana a ordenação do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Para tanto, estabeleceu diretrizes gerais, entre elas:

*"I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, **ao transporte** e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;*

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;(...)

*V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, **transporte** e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;*

VI – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar: (...)

d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente;

VII – integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência; (...)"

O art. 3º, corroborando com as previsões constitucionais, reafirmou as competências da União para legislar sobre normas gerais de direito urbanístico e instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, disciplinando, de modo específico, a mobilidade urbana.

"Art. 3o Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

I – legislar sobre normas gerais de direito urbanístico; (...)
*IV – instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, **transporte e mobilidade urbana**, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público; (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015)". (grifos não originais)*

O Estatuto da Cidade dedicou o Capítulo II ao estabelecimento dos Instrumentos da Política Urbana, dentre eles e em termos de organização municipal, o Plano Diretor.

"Art. 4o Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:
I – planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;
II – planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;
III – planejamento municipal, em especial:
a) plano diretor; (...)"

O art. 40, por sua vez, aponta o plano diretor, com aprovação por lei municipal, como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

O art. 41 relaciona as cidades para as quais o plano diretor é obrigatório, sendo:

"I – com mais de vinte mil habitantes;

II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4o do art. 182 da Constituição Federal;

IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

VI – incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. (Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012) (...)

§ 3o As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015)"

Deste modo, a cidade que se enquadre em uma das descrições contidas nos incisos do art. 41 deverá, obrigatoriamente, aprovar por lei o plano diretor.

1.2.9.3 Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

Em 2012, no mesmo norte legislativo e em conformidade com as disposições do inciso XX do art. 21 e do art. 182, ambos da Constituição Federal, entra em vigor a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O art. 1˚ assevera que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano e objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, devendo atender ao previsto no Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), em especial as previsões do inciso VII do art. 2º e do § 2º do art. 40.

Dispõe a normativa sob análise que todos os municípios obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverão elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

O art. 2º disciplina o objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana de contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

O art. 3º define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana como conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

Os parágrafos do art. 3º caracterizam os modos de transporte urbano, a classificação dos serviços de transporte urbano e infraestruturas de mobilidade urbana, nos seguintes termos:

"§ 1º São modos de transporte urbano:

I – motorizados; e

II – não motorizados.

§ 2 º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I – quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II – quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III – quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I – vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II – estacionamentos;

III – terminais, estações e demais conexões;

IV – pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V – sinalização viária e de trânsito;

VI – equipamentos e instalações; e

VII – instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações."

O art. 4º apresenta as definições atinentes ao tema em regulamentação.

A Seção II do Capítulo I disciplina os Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, itens de indispensável observância nos Planos de Mobilidade, em razão do expresso comando do art. 24.

O art. 5º elenca os princípios nos quais a Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada, quais sejam:

"I – acessibilidade universal;

II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI – segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Por sua vez, o art. 6º apresenta as diretrizes que orientam a Política de Mobilidade Urbana:

"I–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;

II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III – integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V – incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII—integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Por fim, o art. 7º traz os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

"I—reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II – promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III – proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V – consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana."

O Capítulo II, em razão da importância do tema, foi dedicado ao transporte público coletivo, restando disciplinadas as diretrizes para a regulação de tais serviços.

Foram estabelecidas as diretrizes para a política tarifária do serviço, entre as quais, a modicidade e a integração.

Corroborando com as previsões constitucionais, em especial as disposições do art. 175, o art. 10 determina a licitação prévia para a contratação dos serviços.

O art. 11 dispôs acerca dos serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, "fretamento", que deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, sempre com fulcro nos princípios e diretrizes da Lei.

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas." (Redação dada pela Lei nº. 12.865, de 2013).

O art. 18, Capítulo IV, relacionou as atribuições dos municípios, nos seguintes termos:

"Art. 18. São atribuições dos Municípios:

*I - **planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana**, bem como promover **a regulamentação dos serviços de transporte urbano**;*

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

*III – capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à **política de mobilidade urbana do Município**;" (grifos não originais)*

O art. 21 elenca o que o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade devem contemplar. In verbis:

*"I - a identificação clara e transparente dos **objetivos de curto, médio e longo prazo**;*

II – a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III – a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV – a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Como atribuições dos órgãos gestores dos entes incumbidos do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana, tem-se no art. 22:

"I – planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II – avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV – dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V – estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI – garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII – combater o transporte ilegal de passageiros."

Por fim e não menos importante, o art. 24 determina a **contemplação pelo Plano de Mobilidade Urbana dos princípios, objetivos e das diretrizes estabelecidos na Lei, assim como:**

"I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas;

IV – a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V – a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII – os polos geradores de viagens;

VIII – as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX – as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X – os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI – a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos."

1.2.9.3 Legislação Municipal

Efetivada a análise ao ordenamento jurídico federal, tanto ao que se refere às previsões constitucionais quanto à matéria de cunho infraconstitucional, constatada a competência da União para instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes urbanos, bem como para legislar privativamente sobre a política nacional de transportes, trânsito e transporte, cumpre ao Município de Porto Velho, na elaboração do Plano de Mobilidade, a observância das disposições aplicáveis.

Inicialmente, dando fulcro às demais previsões normativas da competência do Município será estudada a Lei Orgânica.

Posteriormente, devendo a ele está cabalmente vinculado, será examinado o Plano Diretor.

Na sequência, serão analisadas a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, demais normativas atinentes ao transporte, trânsito, sistema viário, acessibilidade, e estrutura e organização administrativa.

Lei Orgânica

O art. 1º, Título I – Da organização do Município, dispõe acerca da regência de Porto Velho pela Lei Orgânica e outras leis que adotar, com respeito e observância aos princípios e normas estabelecidos nas Constituições Federal e Estadual.

O art. 7º estabelece a competência do Município, designando as atribuições privativas, dentre outras, nos seguintes termos:

"I - organizar-se juridicamente, decretar leis, atos e medidas de seu específico interesse;

II - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

III - organizar seus serviços administrativos e patrimoniais; (...)

V - organizar e prestar diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, os serviços públicos de interesse local; (...)

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial mediante planejamento da ocupação de solo urbano; (...)

X - legislar sobre assuntos de interesse local;

XI - suplementar a legislação federal e estadual, no que couber; (...)

XIII - estabelecer normas de edificação, de loteamento, de arruamento e de zoneamento urbano rural, bem como as limitações urbanísticas convenientes à ordenação do seu território, observada a legislação federal; (...)

XVIII - regular a disposição, o traçado e as demais condições dos bens públicos de uso comum;

XIX - regulamentar a utilização dos logradouros públicos, especialmente no perímetro urbano e determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos;

XX - fixar os locais de estacionamento de táxis e demais veículos;

XXI - conceder, permitir ou autorizar os serviços de transportes coletivos e de táxis, fixando as respectivas tarifas;

XXII - fixar e sinalizar as zonas de silêncio, de trânsito e de tráfego em condições especiais;

XXIII - disciplinar os serviços de carga e descarga e fixar a tonelagem máxima permitida a veículos que circulam em vias públicas municipais;

XXIV - tornar obrigatória a utilização da estação rodoviária;

XXV - sinalizar as vias urbanas e as estradas municipais, bem como regulamentar e fiscalizar sua utilização; (...)

XXXVI - promover os seguintes serviços:

a) - mercados, feiras e matadouros;

b) - construção e conservação de estradas e caminhos municipais;

c) - transporte coletivo estritamente municipal;

d) - iluminação pública;

XXXVII - regulamentar os serviços de carros de aluguel, inclusive o uso de taxímetro; (...)

XLI - instituir por Lei e aplicar as penalidades por infrações das suas Leis e Regulamentos; (...)

XLIII - fixar as taxas a serem cobradas pelos veículos de transportes coletivos e escolares; (...)

§ 2º - Lei Complementar fixará normas para concessão ou permissão dos serviços públicos de que trata o inciso V deste artigo.

§ 3º - A concessão ou permissão dos serviços de transporte coletivo serão condicionados a:

I - justa tarifação de forma a remunerar o investimento da empresa concessionária do serviço;

II - contrapartida que assegure o bem-estar dos usuários quanto a horário, abrangência das linhas, conforto do veículo, capacidade de lotação, urbanidade no trato com os usuários e respeito às indicações do trânsito;

III - fixação, no interior de todas as unidades de transporte coletivo, de placas indicativas das leis municipais que garantam os direitos dos usuários, bem como os telefones para as devidas denúncias.

§ 5º - O transporte coletivo será oferecido por, no mínimo, 3 (três) empresas do ramo, assegurando-se assim, a democratização dos atendimento às necessidades da população. (Incluído pela Emenda À Lei Orgânica N.º 58/CMPV de 23/08/2010 publicada no D.O.M nº 3.825 de 25/08/2010).

§ 6º - É vedada a prestação dos serviços de transportes urbano de passageiros no âmbito do Município de Porto Velho por meio de consórcios e monopólios entre as empresas prestadoras destes serviços. (Incluído pela Emenda À Lei Orgânica N.º 58/CMPV de 23/08/2010 publicada no D.O.M nº 3.825 de 25/08/2010).

§ 7º - O Executivo Municipal , através da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SEMTRAN, disponibilizará em atendimento ao serviço de transporte urbano de Porto Velho 01 (um) veículo para cada 2.000 (dois mil) habitantes, adequadamente distribuídos o perímetro urbano da cidade, de acordo com a certidão oficial fornecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (Incluído pela Emenda À Lei Orgânica N.º 58/CMPV de 23/08/2010 publicada no D.O.M nº 3.825 de 25/08/2010).”

O parágrafo único do art. 19 elencou os serviços públicos “sob a administração Municipal”, sendo: **“estradas serviços de navegação**, documentação e arquivo, iluminação pública, habitação popular, **transporte coletivo, táxi e moto táxi**, saneamento básico, coleta de lixo domiciliar e outros que a Lei vier a instituir. (Redação dada pela Emenda à Lei Orgânica n.º 056/CMPV, de 29 de dezembro De 2.008).”

O art. 20 determina a prestação dos serviços públicos sempre através de licitação.

Quanto à Ordem Econômica, o art. 139 estabeleceu a observância das diretrizes fixadas em lei federal e estadual, na própria Lei Orgânica, de modo a promover: “(...) VI - a adequação do uso do solo urbano às necessidades fundamentais de habitação, trabalho, educação, saúde, lazer e cultura da população urbana, com critérios estabelecidos em lei.”

A Seção II, Capítulo I, dedicou-se ao disciplinamento da Política Urbana

Neste norte, o § 1° do art. 144 corroborou com a normatização federal, reafirmando a condição do plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, de instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Por sua vez, o art. 148 dispôs acerca da necessidade de observância, por parte do Município, das disposições da Constituição Estadual:

“Art. 148 - O estabelecimento de diretrizes e normas relativas ao desenvolvimento urbano da competência do Município, obedecerá ao disposto no art. 158 da Constituição do Estado.”

O art. 206 concedeu aos deficientes físicos gratuidade no acesso aos estádios, ginásios e quadras, assim como a todos os locais no Município em que forem realizados eventos esportivos. Cabendo aos órgãos responsáveis pela administração a promoção das necessárias adaptações para garantir o acesso às pessoas portadoras de deficiência física.

Já o parágrafo único do art. 221, criou gratuidade no transporte coletivo urbano para os idosos, nos seguintes termos:

“Art. 221 - O Município, em colaboração com a família e a sociedade, tem o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando a sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar, garantindo-lhe o direito a uma existência honrada.

Parágrafo Único – As pessoas com idade igual ou superior a “60” (sessenta) anos, nos termos da Constituição Federal e combinado com o Parágrafo 3º do artigo 39, da lei nº 10.741/03 – Estatuto do Idoso, o Município garantirá o transporte gratuito, nas linhas de transporte coletivo urbano.”

Por fim, o art. 233 criou Conselhos, cujos objetivos, formação e atribuições serão definidos em Lei, entre eles:

“VI - Conselho Municipal Tarifário;

VII - Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural; (Redação dada pela Emenda à Lei Orgânica nº 034 de 06/05/1999 publicada no D.O.M nº 1.652 de 18/05/1999). (...)

XVIII – Conselho Municipal de Transporte Urbano. (Redação dada pela Emenda À Lei Orgânica nº 35 De 27/05/1999 publicada no D.O.M nº 1.656 de 28/06/1999).” (...)

Assim, pode-se concluir, que as previsões contidas na Lei Orgânica do Município de Porto Velho acerca das políticas para o desenvolvimento urbano seguiram o mesmo norte constitucional e infraconstitucional, considerando o Plano Diretor como o principal instrumento de desenvolvimento urbano.

III.2 – Plano Diretor

A LEI COMPLEMENTAR Nº 838, de 04 de fevereiro de 2021, dispõe sobre o plano diretor participativo do município de Porto Velho.

TÍTULO I

DA POLÍTICA URBANA E TERRITORIAL DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1°. Esta Lei Complementar institui o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho, aprova o processo de revisão do Plano instituído pela Lei Complementar nº 311, de 30 de junho de 2008 e disciplina a Política Urbana e Territorial do Município de Porto Velho.

Art. 2°. A presente revisão do Plano Diretor é fruto de processo democrático, contando com oficinas comunitárias oficinas técnicas, audiências públicas reuniões técnicas e setoriais e Conferência da Cidade, tendo sido organizada pelo Poder Executivo Municipal com participação do Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE), da Sociedade Civil, da população de todos os Distritos do Município e acompanhada pelo Poder Legislativo Mu**nicipal e Ministério Público Estadual.**

Parágrafo único. A memória do processo de revisão do Plano Diretor conduzido pela Equipe Técnica Municipal instituída para essa finalidade está registrada em documentos produzidos ao longo de mais de quinze meses de trabalho, que subsidiaram a elaboração deste Plano Diretor e da legislação urbanística complementar , em especial:

I – Diagnóstico Consolidado;

II – Diretrizes e Propostas Consolidadas;

III – Relatórios das Oficinas Comunitárias;

IV – Atas das Audiências Públicas.

Art. 3° A Política Urbana e Territorial do Município de Porto Velho é regida pela Constituição Federal de 1988, pela Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), pelos artigos 144 a 148 da Lei Orgânica do Município e por este Plano Diretor.

§ 1º O Plano Diretor se estrutura em torno dos compromissos do Município de Porto Velho com a preservação do Bioma Amazônia e da floresta em pé, com a valorização da diversidade étnica e cultural no território municipal e com a construção de alternativas sustentáveis para o desenvolvimento urbano.

§ 2º O Plano Diretor está em consonância com os marcos legais brasileiros das políticas urbana e ambiental e acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário.

§ 3º O Plano Diretor busca, ainda, incorporar temas emergentes da agenda urbana nacional.

Art. 4° A Política Urbana e Territorial do Município de Porto Velho expressa neste Plano Diretor compreende:

I – Estratégias de longo prazo para orientar as políticas públicas em prol da efetivação de um cenário de sustentabilidade para Porto Velho;

II – Diretrizes temáticas para orientação de políticas públicas e ações de agentes públicos e privados que incidem direta ou indiretamente na estruturação do território e do espaço urbano, que devem ser consideradas na elaboração dos instrumentos de planejamento orçamentário do Município;

III – Aperfeiçoamento e consolidação do Sistema Municipal de Planejamento Urbano e Territorial, disciplinados no Título II deste Plano Diretor;

IV – Definição de regras de ordenamento do território municipal, disciplinadas nos Títulos III e IV deste Plano Diretor que tratam, respectivamente, do ordenamento do território municipal e dos instrumentos de política urbana.

Parágrafo único. Além do disposto neste Plano Diretor, a Política Urbana e Territorial de Porto Velho se estende ao disciplinamento da legislação urbanística, em especial do Parcelamento do Solo Urbano, do Uso e da Ocupação do Solo Urbano e do Código de Obras e Edificações.

Art. 5°. Na consecução dos objetivos fundamentais da República expressos no artigo 3º da Constituição Federal de 1988, este Plano Diretor tem como princípios a serem observados na execução da Política Urbana e Territorial de Porto Velho, bem como na sua interpretação e na da legislação urbanística dela decorrente:

I – A preservação e valorização da Floresta Amazônica como direito de todas e todos, para as presentes e futuras gerações;

II – O direito à cidade sustentável em harmonia com a preservação da Floresta Amazônica;

III – A função social da cidade;

IV – A função social da propriedade urbana;

V – A função social da propriedade rural;

VI – A inclusão territorial;

VII – A justiça socioambiental;

VIII – A gestão democrática da cidade.

Art. 6º. A preservação e valorização da Floresta Amazônica, entendido como o asseguramento às comunidades tradicionais da manutenção de seus modos de vida e práticas culturais, visando o estímulo a alternativas sustentáveis para o aproveitamento econômico da floresta.

Art. 7° . O direito à cidade sustentável para todas e todos, entendido como a garantia das condições para que o desenvolvimento municipal seja socialmente inclusivo, ambientalmente equilibrado e economicamente justo, visa à qualidade, manutenção e permanência dos meios de sustentação da vida para a presente e as futuras gerações, com a prevalência da inclusão territorial e da redução das desigualdades sociais.

Art. 8º. A função social da cidade se cumpre pela realização de medidas que visem assegurar que os moradores das áreas urbanas de Porto Velho tenham acesso à terra urbanizada, ao saneamento básico, à moradia digna, aos serviços e equipamentos públicos, à mobilidade urbana com acessibilidade, aos bens culturais e ambientais preservados, considerando ainda a manutenção da interação positiva entre áreas urbanas, áreas rurais e a Floresta.

Art. 9° Cumpre-se a função social da propriedade urbana quando esta atende às diretrizes da política urbana e às exigências para a organização do território expressas neste Plano Diretor e

nas leis complementares que a operacionalizam, em especial as diretrizes e critérios de aproveitamento do solo estabelecidos para a Macrozona Urbana e para cada Zona Urbana.

Art. 10. A função social da propriedade rural compreende a priorização do aproveitamento econômico da terra, orientado ao suprimento das demandas essenciais da população; à busca das condições de qualidade de vida; à inserção econômica e à permanência da produtora ou produtor familiar e das comunidades tradicionais em seu território e a observância às condicionantes ambientais e legais do uso e ocupação da terra, nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. Cumpre-se a função social da propriedade rural quando esta atende ao disposto no artigo 186 da Constituição Federal de 1988 e nas estratégias e exigências para a organização do território de Porto Velho expressas neste Plano Diretor.

Art. 11. A promoção da inclusão territorial se dá pela facilitação de acesso à terra urbanizada à parcela mais pobre da população, cabendo ao Poder Público, por meio da implantação das propostas do Plano Diretor e de políticas de atenção ao cidadão e cidadã carentes, combater a especulação fundiária, a dispersão da urbanização e a degradação ambiental.

Art. 12. A justiça socioambiental se dá pela promoção de ações para mitigação de conflitos que se estabeleçam em função das pressões exercidas pela prática do desmatamento ilegal, pelo emprego de modelos de aproveitamento econômico da terra que se oponham à conservação dos recursos naturais, à proteção de comunidades tradicionais e à produção de menor escala familiar, artesanal ou orgânica.

Parágrafo único. As ações de mitigação previstas no caput deste artigo podem incluir o estímulo ao estabelecimento de estruturas produtivas orientadas pela sustentabilidade, a valorização da sóciobiodiversidade e o acesso aos recursos necessários para o fortalecimento das cadeias produtivas das populações tradicionais e familiares, que são alternativas capazes de gerar renda e fomentar o mercado local, atenuando as tensões e conflitos.

Art. 13. A gestão democrática da cidade tem por objetivo garantir a participação da sociedade na implementação da política urbana, desde a concepção de planos, programas e projetos até a sua execução e acompanhamento.

Art. 14. São objetivos da política urbana e territorial do Município de Porto Velho:

I – Promover a gestão ambiental integrada do território a partir de uma agenda que considere o clima urbano e as situações climáticas extremas, o saneamento básico, a habitação, a mobilidade, a economia criativa e solidária e que valorize a sociobiodiversidade;

II – Preservar as águas do Rio Madeira, seus afluentes, nascentes e igarapés, trazendo integração entre o homem e natureza nos contextos urbanísticos;

III – Valorizar a diversidade cultural e étnica presentes no Município de Porto Velho, que se expressa por meio de diferentes formas de apropriação do território, modos de morar, manifestações artísticas, culinária, festivas, entre outras;

IV – Fortalecer o papel do Município de Porto Velho como polo logístico regional, inclusive com a expansão de suas atividades portuárias, observando as condições socioambientais e territoriais existentes;

V – Fortalecer cadeias produtivas que envolvam assentamentos rurais, povos indígenas, comunidades tradicionais e produtores familiares, incluindo apoio aos processos produtivos, articulação de parceiros privados e públicos, captação de recursos, escoamento da produção e outras medidas;

VI – Promover a integração territorial dos Distritos por meio da melhoria do sistema de transportes rodoviário e estruturação de alternativas adequadas de transporte hidroviário dirigidas às populações ribeirinhas, em especial na Região do Baixo Madeira;

VII – Promover a melhoria da mobilidade nos Distritos e no Distrito sede, por meio da elaboração do Plano de Mobilidade em compatibilidade com as estratégias e diretrizes deste Plano Diretor;

VIII – Universalizar o acesso aos serviços públicos de saneamento básico, reconhecendo diversidades presentes no território municipal e adotando tecnologias tradicionais e alternativas adequadas ao contexto local;

IX – Restringir a expansão urbana do Distrito Sede, limitando o perímetro urbano às áreas já urbanizadas e permitir a expansão da cidade de Porto Velho sobre a margem esquerda do Rio Madeira desde que orientado para implantação de grandes empreendimentos habitacionais, hoteleiros e comerciais verticais, sendo de exclusiva responsabilidade dos empreendedores a instalação de toda infraestrutura urbana conforme diretrizes e lei própria do município.

X – Adotar padrões urbanísticos compatíveis com a proteção dos igarapés que permeiam as áreas urbanas, no Distrito Sede e nos Distritos, de forma a contribuir para valorizá-los na paisagem;

XI – Promover a interação da cidade com o Rio Madeira, adotando soluções urbanísticas que contribuam para maior presença do rio na vida dos moradores de Porto Velho;

XII – Identificar e salvaguardar as edificações e espaços públicos que se configuram como registros materiais da história e da memória de Porto Velho, em especial aqueles situados nos bairros mais antigos e que pela proximidade de localização podem ser entendidos como conjunto de interesse histórico, cultural e paisagístico;

XIII – Qualificar os espaços públicos no Distrito Sede e demais Distritos, bem como fomentar a criação de novos espaços, de maneira a promover a cidadania por meio de ações continuadas que resultem em melhores condições de conforto ambiental urbano, mais segurança no uso da cidade e priorização dos modos de circulação não motorizados, valorizando, assim, a cidade para as pessoas;

XIV – Promover, também por meio da qualificação de espaços públicos, uma cidade mais segura e inclusiva, em especial para pessoas com deficiências, mulheres, jovens, crianças, pessoas idosas e outras populações vulneráveis;

XV–Aprimorar o atual sistema de planejamento e gestão municipal e urbana de modo a também englobar a compreensão de dinâmicas sociais e econômicas em todo território municipal;

XVI– Dar efetividade às diretrizes, programas e ações deste Plano Diretor ou dele decorrentes por meio de sua incorporação no Plano Plurianual (PP A), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei Orçamentário Anual (LOA).

Art. 15. A sustentabilidade do Município, promovida pelas políticas públicas e pela atuação de todos os agentes que incidem na estruturação do território municipal e, em especial, nas áreas urbanas, será orientada pelas seguintes estratégias de longo prazo:

I – Cidade com a Floresta e as Águas;

II – Controle da Dispersão Urbana;

III – Pertencimento e Identidade;

IV – Modernização da Gestão Urbana;

V – Presença do Setor Público nos Distritos.

Art. 16. A estratégia Cidade com a Floresta e as Águas tem por objetivos:

I – Promover a qualidade das águas dos rios e dos igarapés;

II–Implementar políticas de desenvolvimento local comprometidas com a preservação do Bioma Amazônia;

III–Induzir o desenvolvimento urbano segundo padrões que privilegiem posturas compreensivas do território, do regime hídrico de rios e igarapés, que conduzam a uma cidade melhor adaptada ao meio em que está inserida e que conviva de modo saudável com a floresta e com as águas.

Art. 17. A estratégia Cidade com a Floresta e as Águas se desenvolve por meio das seguintes iniciativas:

I – Desmatamento ilegal zero, com iniciativas de combate ao desmatamento ilegal conjugadas com incentivos ao cumprimento da regularidade ambiental das propriedades rurais, que compreendem a recuperação de Áreas de Preservação Permanente e de Reserva Legal e a conectividade entre elas e entre áreas protegidas, como Unidades de Conservação e T erras Indígenas, além da regulação do manejo florestal sustentável madeireiro e não madeireiro;

II – Incentivo à agricultura familiar e ao extrativismo através da priorização, sobretudo nas várzeas do Rio Madeira, de políticas de produção agroflorestal que valorizem a sóciobiodiversidade local e que favoreçam a reprodução dos modos de vida rurais e ribeirinhos, garantindo a geração de renda com atividades sustentáveis para essa população;

III – Valorização da relação cidade-rio a partir da implementação de projetos e ações ao longo da orla do Rio Madeira que possibilitem maior incorporação e valorização do Rio como elemento simbólico, assim como de todo o patrimônio natural e ferroviário existente;

IV – Proteção dos igarapés a partir de sua compreensão como elementos essenciais para a qualificação urbana e ambiental de Porto Velho, devendo ser protegidos por meio da preservação e recuperação de suas Áreas de Preservação Permanente, restrições à intensificação da ocupação urbana nas proximidades e implantação do sistema de saneamento básico;

V – Ampliação da arborização urbana com continuação e ampliação do programa de arborização desenvolvido pelo Município, buscando sempre integração com outras ações de qualificação das vias públicas a partir de projetos paisagísticos e de desenho urbano e a melhor adaptação da cidade às condições climáticas locais.

VI – Porto Velho Resiliente, com adoção de medidas de compensação, mitigação, adaptação e redução de riscos frente aos eventos climáticos que afetam com gravidade o território do Município de Porto Velho, em especial enxurradas, erosões e inundações, considerando, entre outros, estudos realizados pela Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), pelo Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), as determinações do Plano de Contingência do Município e os comandos da Política Municipal de Mudanças Climáticas, Serviços Ambientais e Biodiversidade do Município.

Art. 18. A estratégia Controle da Dispersão Urbana tem por objetivos:

I – Reverter a tendência de dispersão urbana do Distrito Sede de Porto Velho em diferentes direções;

II – Melhorar o aproveitamento das áreas já urbanizadas, da infraestrutura e dos serviços urbanos;

III – Evitar deseconomias e aumento dos custos de manutenção da cidade, contribuindo para promoção do desejado cenário de sustentabilidade.

Art. 19. A estratégia Controle da Dispersão Urbana se desenvolve por meio das seguintes iniciativas:

I – Redução das áreas aptas à urbanização e congelamento do perímetro urbano, com instituição por este Plano Diretor de novo perímetro urbano definido a partir da análise da urbanização existente, das estimativas de crescimento populacional e da dinâmica urbana de Porto Velho, já incluindo as glebas passíveis de parcelamento para fins urbanos;

II – Possibilitar a expansão da urbanização da margem esquerda do Rio Madeira, definindo uma poligonal com elaboração de lei específica o qual disciplinará a forma de ocupação, com adoção de mecanismos de monitoramento da margem esquerda, em articulação do Município com órgãos estaduais ou federais competentes para impedir a abertura de urbanização de forma desordenada;

III – A Reocupação de terrenos vazios, imóveis subutilizados e construções abandonadas ou em ruínas, com implementação de instrumentos urbanísticos e jurídicos que induzam sua ocupação, utilização ou recuperação, de acordo com as orientações do zoneamento urbano instituído por este Plano Diretor;

IV – Qualificação da infraestrutura do Distrito Sede, com implantação de infraestrutura de saneamento básico, praças, calçadas, arborização, iluminação, ciclovias e outros elementos que contribuam para que bairros de urbanização mais antiga retomem atratividade, induzindo a cidade a se desenvolver sobre ela mesmo.

Art. 20. A estratégia Pertencimento e Identidade tem por objetivos:

I – Estimular a latente expectativa, em especial entre as gerações mais novas nascidas e criadas em Porto Velho, de qualificação dos espaços urbanos, de preservar a memória e valores culturais;

II – Tornar a cidade mais vibrante.

Art. 21. A estratégia Pertencimento e Identidade se desenvolve por meio das seguintes iniciativas:

I – Estruturação de uma política para o patrimônio histórico e cultural de Porto Velho;

II – Reconhecimento do patrimônio local de interesse histórico e cultural para além do conjunto da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM) tombado pelo patrimônio nacional;

III – Elaboração de inventário de bens de interesse para preservação e implementação de ações de sensibilização da população para o patrimônio;

IV – Qualificação do ambiente construído, de espaços públicos e de bens de interesse para preservação;

V – Orientações técnicas aos proprietários para reformas de imóveis situados em área de interesse histórico e cultural;

VI – Fomento à economia criativa;

VII – Valorização dos povos indígenas e comunidades tradicionais que fazem parte da história e da diversidade social de Porto Velho, preservação de seus territórios e modos de vida de suas populações, bem como a promoção de formas de organização socioeconômicas sustentáveis e a salvaguarda de suas identidades, memórias, saberes e expressões culturais;

VIII – Reconhecimento da presença ancestral indígena no território de Porto Velho para a valorização da perspectiva histórica e cultural como constituidora da memória e identidade coletiva local.

Art. 22. A estratégia Modernização da Gestão Urbana tem por objetivos:

I – Organizar a Administração Municipal para a implementação deste Plano Diretor e da legislação urbanística com ele atualizada;

II – Possibilitar ao Município exercer seu papel de indutor do desenvolvimento urbano e enfrentar os grandes desafios de Porto Velho por meio de uma gestão urbana mais eficiente; e

III – Prestar serviços públicos de melhor qualidade.

Art. 23. A estratégia Modernização da Gestão Urbana se desenvolve a partir das seguintes iniciativas:

I–Sistema de Informações com aprimoramento das ações desenvolvidas na organização das informações municipais necessárias ao processo contínuo de planejamento urbano e territorial, incluindo como medidas urgentes:

a) A atualização da base cartográfica georreferenciada do Município;

b) A reunião de dados sobre o licenciamento urbanístico, sobre assentamentos precários e a produção informal, sobre as obras públicas, entre outros;

c) A integração do Sistema de Informações ao Cadastro Técnico Multifinalitário que permita compatibilizar informações dos diferentes setores da Prefeitura e também de outras fontes.

II – Implementação do Plano Diretor com a constituição de instância de acompanhamento da implementação do Plano Diretor que conduza o trabalho de Monitoramento de ações e que contribua para incorporação das diretrizes do Plano Diretor nos programas municipais, de todos os setores da administração, que incidam direta ou indiretamente na estruturação do território e da cidade;

III – Valorização da atuação do Conselho Municipal da Cidade como instância participativa, consultiva, na implementação do Plano Diretor , efetivando o princípio da gestão democrática da cidade.

Art. 24. A estratégia Presença do Setor Público nos Distritos tem por objetivos:

I–Criar mecanismos para melhor compreensão dos processos de formação dos Distritos e das condições de urbanização existentes;

II – Viabilizar a positivação de parâmetros construtivos e de ocupação do solo adequados à realidade de cada Distrito;

III – Melhorar as condições de moradia nos Núcleos Urbanos dos Distritos.

Art. 25. A estratégia Presença do Setor Público nos Distritos se desenvolve a partir das seguintes iniciativas:

I – Monitoramento dos Núcleos Urbanos dos Distritos com aprimoramento da base de informações de cada núcleo urbano com vistas a subsidiar planos específicos de uso e ocupação do solo, quando for o caso, bem como a atuação do Município por meio dos diferentes setores da administração pública;

II – Assistência técnica para melhorias habitacionais e redução de riscos com estruturação de componente dirigido aos distritos no âmbito do Programa Municipal de Assistência Técnica em Habitação de Interesse Social, destinado à oferta de orientações aos processos de autoconstrução, bem como para melhorias habitacionais e redução de riscos associados tanto à localização das edificações como às condições das construções.

Art. 26. Em atendimento ao § 1º do artigo 40 do Estatuto da Cidade, a revisão do PPA, através de lei de revisão ou lei específica, deverá incorporar, nas categorias de programas ou de ações de programas já existentes, as estratégias e respectivas iniciativas definidas neste Plano Diretor, respeitada a forma instituída na Lei Municipal nº 2.470/2017 (Plano Plurianual – PPA) e nas leis que a substituírem.

Parágrafo único. No caso de incorporação das estratégias e suas iniciativas como ações de programas já existentes, a inclusão poderá ser feita diretamente na Lei de Diretrizes Orçamentárias, quando envolver recursos do orçamento municipal.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES TEMÁTICAS

Art. 27. As políticas públicas municipais, bem como quaisquer ações implementadas por agentes públicos ou privados, que incidem direta ou indiretamente na estruturação do território municipal e em especial das áreas urbanas, devem estar alinhadas com as diretrizes temáticas estabelecidas neste Plano Diretor , organizadas nos seguintes temas:

I – Desenvolvimento Econômico Sustentável;

II – Meio Ambiente;

III – Clima Urbano e Mudanças Climáticas;

IV – Mobilidade e Acessibilidade Urbana e Territorial;

V – Saneamento Básico;

VI – Habitação;

VII – Patrimônio Histórico e Cultural.

Art. 28. São diretrizes para o tema Desenvolvimento Econômico sustentável:

I – Elaborar o Plano de Desenvolvimento Econômico de Porto Velho com vistas a fomentar a inovação, a economia criativa, a pecuária intensiva, a agricultura de alto desempenho, a capacidade logística do Município e outras potencialidades para dinamização da economia local;

II – Promover políticas de desenvolvimento local de geração de trabalho e renda e que se constituam em alternativas sustentáveis baseadas no reconhecimento do território, arranjos sociais existentes e ativos ambientais presentes no Município;

III– Estimular o desenvolvimento de cadeias produtivas sustentáveis de produtos florestais madeireiros e não madeireiros a fim de contribuir para a redução do desmatamento, manutenção da floresta e de seus recursos naturais;

IV – Fortalecer a produção rural familiar e de base agroecológica por meio de apoio ao associativismo e ao cooperativismo, à qualificação técnica e à estruturação de estratégias de distribuição e comercialização dos produtos, com especial atenção para a promoção da autonomia econômica das mulheres ribeirinhas e de comunidades rurais;

V – Apoiar atividades rurais como aquicultura, agricultura, psicultura e pecuária de alto desempenho de maneira sustentável, respeitando o meio ambiente e as comunidades rurais e os povos tradicionais;

VI – Apoiar o desenvolvimento do Turismo e Lazer de base local;

VII– Desenvolver, em parceria com diferentes setores da economia, programas de formação profissional dirigidos a jovens e adultos residentes nos distritos;

VIII – Organizar o sistema de transporte hidroviário e rodoviário para apoiar a produção rural e a consolidação de cadeias produtivas;

IX – Estimular a adoção de instrumentos econômicos de financiamento que possam contribuir para a preservação do meio ambiente e do desenvolvimento rural sustentável, gerando ganhos econômicos para o Município;

X – Estimular o aproveitamento econômico para o Município do Porto Organizado, Terminais de uso privados e atividades portuárias associadas;

XI – Fomentar a economia alternativa em espaços públicos e privados ociosos na cidade;

XII – Estimular o intercâmbio entre a produção em Ciência e Tecnologia (C&T) nas áreas de saúde e cosmética, como aproveitamento dos recursos naturais da biodiversidade amazônica;

XIII – Atualizar o Cadastro Imobiliário e revisar a Planta de V alores Genéricos do Município de modo a aprimorar as bases de cobrança do IPTU, ampliar a arrecadação municipal e contribuir para melhoria das condições de prestação dos serviços urbanos e realização de investimentos na cidade;

XIV–Regulamentar instrumentos urbanísticos de financiamento do desenvolvimento urbano, consagrados no Estatuto da Cidade, em especial a Outorga Onerosa do Direito de Construir.

Art. 29. São diretrizes para o tema Meio Ambiente:

I–Adotar medidas de contenção ao desmatamento por meio da fiscalização de atividades ilegais, da criação de novas Unidades de Conservação quando adequado e do fomento a alternativas sustentáveis de desenvolvimento nos distritos e localidades;

II – Aperfeiçoar os processos de trabalho relacionados ao licenciamento, monitoramento e fiscalização ambiental, em especial em áreas protegidas;

III – Valorizar a agricultura familiar e as comunidades tradicionais para a conservação ambiental, estimulando a produção sustentável e a geração de renda dos pequenos produtores nos Distritos e na área rural;

IV– Apoiar a realização do Cadastro Ambiental Rural (CAR) e planos de recuperação de áreas degradadas de produtores(as) familiares;

V–Implementar o Plano Diretor de Arborização, instituído pela Lei Complementar nº 590/2015 e suas alterações ou substituição, de forma integrada com outras ações de qualificação dos espaços urbanos e de melhoria do conforto ambiental urbano, tais como intervenções sobre o sistema viário, implantação de calçadas, renovação do sistema de iluminação pública, implantação de parques e áreas verdes entre outras;

VI – Desenvolver projetos de proteção das nascentes dos igarapés, bem como de parques lineares ao longo deles, entre outras medidas que favoreçam a proteção dos igarapés e sua incorporação à cidade como elemento de qualificação do espaço urbano;

VII – Instituir sistema de áreas verdes e espaços públicos que condicione padrões de uso e ocupação do solo, que promova a distribuição equilibrada desses espaços na cidade, prestigiando a participação da população com plantio de gramados e árvores intercaladas.

Art. 30. São diretrizes para o tema Clima Urbano e Mudanças Climáticas:

I – Qualificar parâmetros de parcelamento, de uso e ocupação do solo da Sede e dos Distritos, incluindo:

a) Diretrizes de recomendações em pontos específicas, nos instrumentos de controle urbanístico, de acordo com os dados climáticos do Município, visando a melhoria do clima urbano e do conforto ambiental nas edificações;

b) orientação e afastamento das edificações de modo a favorecer a ventilação e iluminação naturais, bem como a captação e conversão mais apropriada da energia solar;

c) ampliação das áreas verdes e manutenção de áreas livres de impermeabilização no interior dos lotes, de modo a contribuir para a ampliação das áreas verdes na cidade e, consequentemente, favorecer o conforto ambiental urbano.

II– Adotar diretrizes urbanísticas que favoreçam a qualificação ambiental e da paisagem da cidade considerando aspectos tais como: manutenção de áreas de vegetação nativa, recomposição de matas ciliares, arborização viária com exemplares do bioma local, ou, ainda, espelhos d`água em associação com soluções para a drenagem e acomodação das cotas de cheias dos recursos hídricos quando inseridos na área do empreendimento;

III – Incentivar a promoção do conforto ambiental e da eficiência energética das edificações, tanto as novas como no caso de reformas ou retrofits;

IV – Elaborar o Plano Municipal de Gestão da Energia Elétrica (PLAMGE), instrumento norteador da Gestão Energética Municipal (GEM) que contempla o conjunto de diretrizes específicas, destinado principalmente:

a) ao estabelecimento de padrões de consumo, de gerenciamento e de planejamento do uso da energia elétrica e a adoção de ações de eficiência energética nos vários segmentos (centros de consumo) do Município – sistema de iluminação pública e prédios públicos;

b) À identificação e aplicação de medidas administrativas para ampliação das ações de gestão e de eficiência no uso da energia elétrica;

c) Ao incentivo da microgeração de energia elétrica, em especial nos Núcleos Urbanos dos Distritos;

d) A promoção da gestão e do uso eficiente de energia elétrica e a proposição de projetos de eficiência energética nas unidades consumidoras pertencentes a Administração Municipal, em especial no Distrito Sede.

V – Elaborar o Plano Diretor de Iluminação Pública (PDIP), em complemento ao Plano Municipal de Gestão da Energia Elétrica (PLAMGE) para determinação do conjunto de diretrizes e normas gerais e específicas, destinado principalmente a:

a) Orientar as atividades de implantação e expansão do sistema de iluminação pública nos Distritos e no Distrito Sede;

b) Estabelecer critérios de elaboração de projetos eficientes, levando em consideração conceitos de luminotécnica, peculiaridades locais e princípios de eficiência energética;

c) Determinar os níveis adequados de desempenho funcional da iluminação viária, em função das condições de tráfego e da tipologia das vias.

VI – Ampliar a cobertura vegetal na área urbana, com a arborização de vias, praças, com medidas que fazem a minimização do desconforto térmico, relacionando-a, dessa forma, diretamente com a redução do consumo de energia elétrica;

VII – Desenvolver programas e projetos que contribuam para a qualificação ambiental, direcionados principalmente para:

a) Recuperação de áreas degradadas e de matas ciliares dos rios e igarapés;

b) Arborização urbana;

c) criação de parques lineares, praças municipais;

d) Manutenção da permeabilidade do solo;

VIII – Estimular a adoção, por cidadãos e iniciativa privada, de práticas sustentáveis que acarretem benefícios para a qualificação ambiental e redução de riscos no Município;

IX – Elaborar o Plano Municipal de Redução de Riscos (PMRR) com vistas ao detalhamento de ações a serem implementadas em áreas sujeitas a risco decorrente de impactos de eventos naturais;

X – Promover ações de mitigação, adaptação e de redução de riscos aos eventos climáticos, considerando o disposto na Política Municipal de Mudanças Climáticas, Serviços Ambientais e Biodiversidade e no Plano Municipal de Redução de Riscos;

XI – Restringir o licenciamento de novas construções em áreas sujeitas a inundações, enxurradas e erosões, de acordo com os limites definidos na Lei Municipal de Uso e Ocupação do Solo e disposições construtivas definidas no Código de Obras e Edificações;

XII – Manter as condições necessárias para implementação do Plano de Contingência do Município de Porto Velho.

Parágrafo único. As diretrizes estabelecidas neste artigo deverão compor os aspectos a ser observados quando do estabelecimento dos índices urbanísticos pelo Município de Porto Velho, bem como pelos responsáveis técnicos de projetos urbanísticos, de modo a respeitarem as normativas existentes em relação às edificações.

Art. 31. São diretrizes para o tema Mobilidade e Acessibilidade Urbana e territorial:

I – Buscar a ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social, além de contribuir para a mitigação das mudanças climáticas;

II – Instituir a acessibilidade universal como diretriz básica para todas as intervenções relacionadas ao sistema de mobilidade, entendida como condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos componentes do sistema de mobilidade urbana;

III – Classificar e hierarquizar o sistema viário, considerando o uso do solo proposto e as diretrizes urbanísticas para ao Macrozona Urbana e para os Núcleos Urbanos dos Distritos, no que couber, com especial atenção aos relevantes usos não residenciais geradores de impacto de vizinhança;

IV – Complementar, ajustar e melhorar o sistema viário em especial nas áreas de urbanização incompleta, visando sua estruturação, ligação interbairros e mitigação dos conflitos entre pedestres e veículos;

V – Promover o adensamento populacional e construtivo, no Distrito Sede, em áreas com boa oferta de transporte público coletivo por meio da sua articulação com a regulação do uso e ocupação do solo, incorporando no planejamento urbano e gestão da cidade o conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS);

VI - Priorizar o transporte coletivo, os modos não motorizados, em relação aos meios individuais motorizados;

VII – Empreender esforços para oferta de serviços de transporte escolar rural e urbano acessíveis à população;

VIII – Promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano e escolar , em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de rede estrutural cicloviária em eixos de centralidade, integrados aos sistemas de transporte coletivo;

IX – Promover o transporte de passageiros e de cargas por meio do sistema hidroviário fluvial, na Região do Baixo Madeira, em compatibilidade com a renda da população local;

X – Aprimorar o sistema de logística e cargas, de modo a aumentar a sua eficiência, reduzindo custos e tempos de deslocamento;

XI – Elaborar o Plano Municipal de Mobilidade de acordo com os prazos e determinações estabelecidos pela legislação federal que institui a política nacional de mobilidade urbana, deste Plano Diretor e da legislação urbanística que o complementa;

XII – Articular as diferentes políticas e ações de mobilidade urbana, abrangendo os três níveis da federação e seus respectivos órgãos técnicos;

XIII – Promover transportes coletivos seguros para toda população e a integração tarifária, inclusive na hipótese de uso de diferentes modos de transporte;

XIV – Promover ampla participação de setores da sociedade civil em todas as fases do planejamento e gestão da mobilidade urbana, de modo a subsidiar à Administração nas deliberações;

XV – Definir o Contorno Norte, e sua implantação, o Contorno Sul, em estudo, as alças de mobilidade na zona norte, ligação da estrada do Belmont com a RO 005, como sistema viário efetivamente perimetral, interligado à malha urbana apenas por vias estruturais e, portanto, sem conexões com

vias locais, coletoras ou arteriais, de forma a conter a possibilidade de espraiamento urbano e favorecer o deslocamento de cargas junto ao distrito sede;

XVI – Orientar o maior adensamento do solo urbano e conceder incentivos aos usos mistos prioritariamente ao longo de vias arteriais, além da A venida Jorge Teixeira, de forma articulada com o sistema de transporte coletivo e com intervenções de qualificação paisagística das vias, inclusive arborização urbana;

XVII – Priorizar a indução à ocupação de terrenos vazios e imóveis subutilizados, de forma legal, em conformidade com o código civil brasileiro, sobretudo nas áreas de influência do sistema viário arterial, como forma de otimização da infraestrutura existente;

XVIII – Instituir leis de alinhamento viário e utilizar incentivos para doação de áreas visando o alargamento do sistema viário, a partir de parâmetros construtivos vinculados ao lote, que possibilitem, quando necessário, o alargamento de calçadas e a implantação de corredores de transporte;

XIX – Elaborar programa de incentivo à mobilidade ativa que inclua:

a) Sistema de rotas acessíveis com tratamento adequado de calçadas e implantação de ciclovias, por meio de projetos integradores que qualifiquem os espaços públicos e contribuam para aumentar o sentimento de pertencimento da população à cidade;

b) Critérios técnicos para alargamento de calçadas, quando da construção ou reforma de edificações, através da doação de parte dos alinhamentos frontais dos lotes, incluindo padronização de larguras, materiais de revestimento, declividades e competência de gestão e responsabilidades;

c) Medidas para promoção de fachadas ativas;

d) Possibilidades de termos de cooperação entre o poder público e agentes privados para a qualificação e manutenção do espaço público;

e) Estudos técnicos e obras de implantação de ciclovias.

XX – Buscar alternativas de adaptação da frota do transporte coletivo público urbano, visando à redução de emissão de gases de efeito estufa, da poluição sonora e da utilização de combustíveis fósseis, bem como condições adequadas de acessibilidade;

XXI – Adotar critérios e medidas para desestimular o uso do transporte individual;

XXII – Instituir a contribuição de melhoria como mecanismo complementar de financiamento para a implantação de projetos viários e de qualificação dos espaços públicos;

XXIII – Implantar sistemas de sinalização vertical e horizontal em todo o município, com prioridade aos acessos aos distritos e ao longo do trecho urbano da BR-364.

Art. 32. São diretrizes para o tema Saneamento Básico:

I – Universalizar os serviços públicos de saneamento básico, com equidade, regularidade e qualidade, considerando a possibilidade de utilização de tecnologias seguras e ambientalmente adequadas, adaptadas às realidades locais, e, ainda, a capacidade de investimento do Município e de pagamento dos usuários, com adoção de medidas graduais e progressivas;

II– Elaborar o Plano Municipal de Saneamento Básico (PMSB), abarcando os serviços de abastecimento de água potável, esgotamento sanitário, drenagem e manejo de águas pluviais urbanas, limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos e respectivos planos e projetos III – Elaborar o Plano Municipal de Gestão Integrada de

Resíduos Sólidos (PMGIRS);

IV – Considerar, nos planos e projetos de saneamento básico, as situações de maior vulnerabilidade social, em especial das famílias chefiadas por mulheres;

V– Considerar, nos planos e projetos de saneamento básico, os cenários e projeções relativas aos efeitos das mudanças climáticas;

VI – Orientar a expansão e adensamento urbanos segundo a disponibilidade, atual e futura, de infraestrutura de saneamento básico;

VII – Combater as perdas de água e estimular a racionalização de seu consumo pelos usuários;

VIII – Compatibilizar a execução das redes de distribuição de água, coleta de esgoto sanitário e drenagem pluvial com a pavimentação das vias e calçadas, de modo a evitar a realização de obras em duplicidade;

IX – Garantir a transparência dos serviços de saneamento básico e a assegurar a confiança da população, por meio da divulgação sobre a qualidade da água fornecida para consumo humano pelo prestador público, entre outros;

X – Priorizar a separação absoluta dos esgotos domésticos e das águas pluviais com a implantação de redes coletoras diferenciadas;

XI – Promover soluções alternativas para o tratamento de efluentes e de resíduos decorrentes de atividades agrícolas de pequenos produtores rurais, em especial aqueles organizados em núcleos familiares;

XII – Reservar áreas para serviços especiais, como disposição final de resíduos sólidos, tratamento de esgotos domésticos e outros, a serem definidas a partir de estudos técnicos específicos;

XIII–Assegurar o cumprimento da responsabilidade dos geradores de resíduos perigosos e não perigosos, que não sejam equiparados aos resíduos domiciliares, conforme preconizado no art. 20 da Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS);

XIV–Assegurar o cumprimento da responsabilidade compartilhada pelos resíduos sujeitos a logística reversa, conforme preconizado no art. 33 da PNRS;

XV–Conceber de forma integrada instrumentos de prevenção, minimização e gerenciamento de enchentes do Município, considerando soluções de detenção ou retenção das águas pluviais para o amortecimento de vazões de cheias;

XVI – Delimitar as planícies de inundação dos rios e igarapés a fim de condicionar seu uso e ocupação, de acordo com a probabilidade e a gravidade de ocorrência de cheias nas respectivas bacias urbanas.

Art. 33. São diretrizes para o tema Habitação:

I – Observar a sustentabilidade, promover a melhoria e reduzir riscos sobre as comunidades tradicionais ribeirinhas, por meio de ações que contribuam para melhores condições sanitárias, ambientais e de segurança das moradias, considerando a cota máxima e medias de cheia registrada do Rio Madeira;

II – Complementar o mapeamento de moradias localizadas dentro dos igarapés na área urbana do Distrito Sede, em suas margens e em eventuais áreas de risco, para orientação de programas de intervenção nessas áreas considerando as especificidades de cada situação;

III – Utilizar, na implementação de programas de provisão de moradias de interesse social, soluções que promovam o aproveitamento de imóveis vazios na área de urbanização consolidada, em áreas servidas por transporte público e serviços sociais;

IV – Mapear os vazios urbanos e imóveis subaproveitados, na área urbana no Distrito Sede, com potencial para utilização em programas de habitação de interesse social;

V – Atualizar o Plano Municipal de Habitação e Regularização Fundiária de Interesse Social;

VI – Prever atendimento preferencial às mulheres chefes de família e mulheres em situação de violência doméstica que estejam inseridas no serviço público de atendimento psicossocial em programas de habitações de interesse social;

VII – Limitar o porte de loteamento ou conjuntos habitacionais de interesse social a 300 unidades, bem como impedir a contiguidade dos mesmos, de modo a evitar grandes concentrações que configuram e reproduzem formas de segregação social e urbana;

VIII – Regularizar os assentamentos precários de baixa renda, em terras públicas ou privadas, por meio de projetos urbanísticos que envolvam implantação de infraestrutura de saneamento básico, qualificação de espaços públicos, instalação de equipamentos sociais, assistência técnica para melhorias habitacionais e apoio social, através do programa de regularização fundiária;

IX – Criar Zonas de Especial Interesse Social (ZEIS) em áreas de conjuntos habitacionais para conclusão e regularização de obras paralisadas, promoção de medidas de integração dos grandes conjuntos à cidade, ampliação da presença do poder público municipal nesses espaços, implantação de serviços e equipamentos sociais, qualificação dos espaços públicos incluindo arborização, incentivo à instalação de comércios e serviços, e apoio social à ocupação e para administração dos condomínios;

X – Promover programa de ofertas de lotes urbanizados de interesse social em vazios urbanos associado à prestação de assistência técnica, em parceria com órgãos públicos, privados e não governamentais, como forma de enfrentamento da reprodução de loteamentos clandestinos e irregulares;

XI – Implementar programa de assistência técnica de habitação de interesse social, em parceria com órgãos públicos, privados e entidades não governamentais, que inclua:

a) Apoio a moradores de assentamentos precários de baixa renda na área urbana do Distrito Sede;

b) Apoio à autogestão de grupos ou comunidades na produção de habitação de interesse social, em especial em imóveis vazios ou subutilizados;

c) Apoio a moradores dos Núcleos Urbanos dos Distritos para orientação em processos construtivos, melhorias habitacionais e redução de riscos nos assentamentos;

XII – Fortalecer a estrutura de fiscalização urbana para evitar práticas de ocupação irregular do solo urbano, conciliando ações preventivas com ações punitivas quando necessárias, evitando-se a ocupação de áreas de preservação permanente, de áreas de risco e da margem esquerda do rio Madeira;

XIII – Apoiar os órgãos competentes, nos processos de regularização fundiária de pequenos assentamentos rurais ou pequenos produtores rurais, orientando quanto à utilização preferencial da Concessão do Direito Real de Uso (CDRU) como alternativa transitória ao título definitivo.

Art. 34. São diretrizes para o tema Patrimônio Histórico e Cultural:

I – Fomentar a produção, difusão e circulação de conhecimento a respeito dos bens de valor histórico e cultural de Porto Velho, incluindo os sítios arqueológicos, patrimônio construído, natural, paisagístico e patrimônio imaterial;

II – Reforçar a compreensão do patrimônio histórico e cultural como ativo valioso e a sua preservação como uma premissa do Município para construção de cenários futuros;

III – Compreender o patrimônio histórico e cultural como recurso não renovável a ser usado com cuidados e prudência requeridos para sua adequada preservação;

IV – Reconhecer o patrimônio local de interesse histórico e cultural para além do conjunto da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM) tombado pelo patrimônio nacional;

V – Reconhecer e valorizar a diversidade étnica e cultural presente no Município de Porto Velho, bem como a importância da identidade cultural das comunidades indígenas, de terreiros e ribeirinhas por meio da proteção de seus territórios, saberes e modos de vida, de modo a contribuir para o desenvolvimento sustentável;

VI–Respeitar a autodeterminação das populações indígenas em relação as suas práticas socioculturais e modos de vida;

VI – Desenvolver projetos que favoreçam a reapropriação do patrimônio histórico e cultural pela sociedade porto-velhense, inclusive do conjunto tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) entre os galpões da EFMM e a Igreja de Santo Antônio;

VIII – Estruturar a gestão do patrimônio histórico e cultural do Município de Porto Velho de forma articulada com os órgãos estadual e nacional que atuam no tema;

IX–Estimular parcerias entre os setores público e privado para o financiamento de projetos e intervenções destinadas à conservação dos bens de interesse histórico e cultural.

X– Inventariar os bens de interesse histórico e cultural que se destacam na cidade de Porto Velho, em especial nos bairros mais antigos, por seu valor histórico e cultural;

XI – Estabelecer critérios de uso e ocupação do solo, específicos para os bairros históricos de Porto Velho e/ou zonas de interesse histórico e cultural que venham a ser delimitadas.

TÍTULO II

DO SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO E TERRITORIAL

CAPÍTULO I

DA COMPOSIÇÃO E DOS OBJETIVOS

Art. 35. Integram o Sistema Municipal de Planejamento Urbano e Territorial de Porto Velho:

I–O órgão municipal responsável pelo acompanhamento da implementação do Plano Diretor;

II–O Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE), órgão que exerce a função consultivo e propositivo.

III – Os órgãos municipais responsáveis pelo planejamento urbano, gestão urbana, mobilidade urbana e meio ambiente;

IV–O Conselho Gestor do Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social e Urbanismo (FMHU).

Art. 36. São objetivos do Sistema Municipal de Planejamento Urbano e Territorial de Porto Velho:

I – Monitorar a implementação do Plano Diretor e as dinâmicas urbanas e territoriais do Município;

II – Promover o aperfeiçoamento institucional para garantir processos contínuos e sistemáticos de monitoramento, atualização e revisão do Plano Diretor;

III– Instituir mecanismos e práticas de participação da sociedade na condução da política urbana;

IV – Garantir eficiência, eficácia e efetividade à gestão urbana e territorial;

V – Organizar as bases de dados do Município, constituindo um Sistema Municipal de Informações Urbanas e Territoriais.

Art. 37. Para fins de monitoramento da implementação do Plano Diretor e da dinâmica urbana e territorial de Porto Velho, o Município deverá realizar, dentro de programação previamente estipulada pelo Chefe do Poder Executivo Municipal, o Relatório Anual de Acompanhamento do Plano Diretor , com dados e análises sobre as seguintes informações e indicadores:

I – Balanço da situação de implementação das diretrizes, programas, projetos e ações previstos no Plano Diretor;

II – Tipo e montante dos investimentos realizados na implementação das propostas do Plano Diretor;

III– Total de loteamentos e condomínios de lotes para fins urbanos aprovados no ano anterior , com indicação de área total, número de lotes e localização;

IV – Total de unidades e de área construída licenciadas, residencial e não residencial, na Macrozona Urbana no ano anterior;

V – Total de unidades e de área construída, residencial e não residencial, na Macrozona Urbana, que receberam "habite-se" no ano anterior;

VI – Total de unidades e de área construída, residencial e não residencial, na Macrozona Urbana, regularizadas no ano anterior;

VII – Total de unidades de habitação de interesse social produzidas no ano anterior;

VIII –Relação de empreendimentos aprovados no ano anterior que foram objeto de Estudo de Impacto de Vizinhança;

IX – Relação de empreendimentos aprovados no ano anterior que foram objeto de Relatório de Impacto sobre o Tráfego (RIT);

X – Relação de empreendimentos aprovados no ano anterior que foram objeto de Estudo de Impacto Ambiental ou outros estudos definidos pelo órgão ambiental competente;

XI–Total de unidades imobiliárias residenciais e não residenciais transacionadas na área urbana no ano anterior , de acordo com dados do cadastro do ITBI (Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis);

XII – Total de estabelecimentos ativos na área urbana por grupos de atividades, de acordo com o cadastro do ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza);

XIII–Relação de empreendimentos licenciados com Outorga Onerosa do Direito de Construir e valor total das contrapartidas;

XIV – Quantidades de assistência técnica realizada no ano anterior;

XV–Outras informações consideradas relevantes.

§ 1º O conteúdo do Relatório Anual de Acompanhamento do Plano Diretor será apresentado ao Conselho da Cidade na reunião subsequente à sua publicação.

§ 2º A partir dos resultados do Relatório Anual de Acompanhamento do Plano Diretor, o Conselho da Cidade poderá indicar priorizações e/ou ajustes a serem incorporados no PPA, na LDO e na LOA.

CAPÍTULO II

DA CONFERÊNCIA MUNICIPAL DE ACOMPANHAMENTO DO PLANO DIRETOR

Art. 38. A Conferência Municipal de Acompanhamento do Plano Diretor é um fórum de participação direta da sociedade para discussão, avaliação, preposições a implantação da política urbana e territorial.

Parágrafo único. Além das atribuições do caput deste artigo, compete à Conferência:

I – Eleger as entidades da sociedade civil que terão assento no CONCIDADE;

II – Analisar os Relatórios Anuais de Acompanhamento do Plano Diretor .

Art. 39. A Conferência Municipal de Acompanhamento do Plano Diretor será convocada e se reunirá a cada dois anos, no segundo semestre dos anos ímpares.

§ 1º A organização da Conferência Municipal de Acompanhamento do Plano Diretor é responsabilidade do Poder Executivo Municipal, com monitoramento e controle social pelo CONCIDADE.

§ 2º A convocação da Conferência Municipal de Acompanhamento do Plano Diretor se fará mediante publicação de Edital nas mídias utilizadas para publicação de atos do Poder Executivo Municipal.

§ 3º O Edital de convocação deverá ser publicado com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, devendo conter local, data e hora, objetivos gerais e específicos, pauta das atividades, forma de participação e a proposta de Regimento Interno a ser aprovada no início da Conferência.

§ 4º Além da forma de convocação da Conferência prevista no parágrafo anterior , o Poder Executivo Municipal deverá divulgá-la por outros meios de comunicação com a sociedade, visando à efetiva participação dos munícipes.

CAPÍTULO III

DO CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE (CONCIDADE)

Art. 40. O Conselho Municipal da Cidade é órgão colegiado de apreciação e consulta do Sistema de Planejamento Urbano e Territorial, com representação do governo municipal e dos diversos setores da sociedade civil, com funções de caráter prepositivo, consultivo e fiscalizador , tendo como objetivos:

I – Criar canais de participação da sociedade na gestão municipal;

II – Orientar o Poder Executivo quanto a medidas a serem tomadas para implementação da Política Urbana Municipal expressa no Plano Diretor e na Legislação Urbanística;

III – Opinar , propor quanto às matérias da Política Urbana que dependam de análise técnica, nos termos deste Plano Diretor;

IV – Fiscalizar as ações de implementação do Plano Diretor .

Art. 41. Compete ao Conselho Municipal da Cidade:

I – Receber e encaminhar para discussão matérias da sua área de atuação, oriundas de setores da sociedade que sejam de interesse público e coletivo;

II – Promover debates sobre temas de interesse coletivo relativos à sua área de atuação;

III – Orientar o Poder Executivo quanto a medidas a serem tomadas para implementação da Política Urbana Municipal expressa no Plano Diretor e na Legislação Urbanística;

IV – Propor ao Executivo a elaboração de estudos sobre questões relevantes para a promoção do desenvolvimento urbano e ambiental de Porto Velho;

V – Solicitar a realização de Audiências Públicas relativas a temas de sua área de atuação;

VI – Monitorar a organização da Conferência Municipal de Acompanhamento do Plano Dire**tor;**

VII – Acompanhar a revisão do Plano Diretor e da legislação urbanística;

VIII – Zelar pela integração de políticas setoriais que tenham relação com o desenvolvimento urbano e ambiental do Município;

IX – Propor, apreciar e opinar sobre a formulação de políticas, do Plano Diretor , programas e projetos relativos ao desenvolvimento urbano e ambiental do Município, bem como sobre a complementação, ajustes e alterações do Plano Diretor;

X – Estabelecer prioridades para a elaboração do programa de trabalho anual do Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social e Urbanismo (FMHU);

XI – Analisar propostas de Operações Urbanas Consorciadas;

XII – Opinar sobre os assuntos previstos no artigo 137 §3º deste Plano Diretor .

Art. 42. O Conselho Municipal da Cidade será definido em lei específica, garantida a paridade entre membros integrantes do poder público, conselhos de classe, Instituição de ensino superior , e integrantes da sociedade civil organizada.

§ 1º A representação do Poder Executivo Municipal constante, deverá ser composta, no mínimo, por representantes das seguintes áreas:

a) Planejamento e desenvolvimento urbano;

b) Habitação e/ou regularização fundiária;

c) Meio ambiente;

d) Transporte e/ou mobilidade urbana;

e) Infraestrutura urbana.

§ 2º A escolha das Entidades da Sociedade Civil Organizada a terem assento no Conselho da Cidade será feita por seus pares durante a solenidade própria a ser organizada pelo Poder Executivo Municipal para um mandato de dois (02) anos.

§ 3º Caberá ao poder executivo e legislativo definir o novo número de membros titulares e seus suplentes no Conselho Municipal da Cidade, para a próxima renovação.

Art. 43. O Executivo Municipal assegurará a organização e funcionamento do Conselho Municipal da Cidade fornecendo os meios necessários para a sua instalação e funcionamento com dotações orçamentárias do órgão municipal responsável pelo planejamento urbano.

§ 1º A presidência do CONCIDADE será exercida pelo titular ou adjunto do órgão responsável pelo planejamento e gestão urbana ou regularização fundiária;

§ 2º Ato do Chefe do Poder Executivo Municipal regulamentará o funcionamento do CONCIDADE.

Art. 44. O CONCIDADE deverá acompanhar e informar as políticas seguidas pelo plano diretor à população residente nos Distritos, Núcleos Urbanos ou localidades do Município.

CAPÍTULO IV

DO SISTEMA MUNICIPAL DE INFORMAÇÕES URBANAS E TERRITORIAIS

Art. 45. O Sistema Municipal de Informações Urbanas e Territoriais será constituído a partir de base cartográfica digital georreferenciada do Município, contemplando progressivamente a integração das diversas bases de dados da Prefeitura para constituição do Cadastro Técnico Multifinalitário Municipal, a ser utilizado no planejamento e gestão por todos os setores da Administração e como ferramenta de transparência das informações municipais.

Parágrafo único. A atualização da base cartográfica georreferenciada é ação prioritária para qualificação da gestão urbana e territorial.

Art. 46. O Sistema Municipal de Informações Urbanas e Territoriais conterá os seguintes dados:

I– Macrozoneamento Municipal e Zoneamento Urbano;

II – Bairros legalmente delimitados;

III–Unidades de Conservação (Ucs) instituídas;

IV – Áreas de Preservação Permanente (APPs) e outras áreas protegidas por legislação específica;

V – Novos parcelamentos aprovados, de modo a garantir atualização constante da base cartográfica georreferenciada do Município;

VI – Assentamentos precários de baixa renda eventualmente não demarcados como Zonas de Especial Interesse Social (ZEIS);

VII – Áreas sujeitas a inundação, deslizamentos e outros riscos; utilizando dados cheia máxima e media.

VIII – Bens tombados, preservados ou de interesse para preservação de acordo com inventário a ser elaborado pelo Município;

IX – Terrenos vazios na Macrozona Urbana;

X – Unidades de ensino e de saúde, praças e parques, centros de referência de assistência social (CRAS), unidades policiais de atendimento, entre outros;

XI – Hierarquia viária;

XII – Trajetos das linhas de ônibus do Município;

XIII – Uso e cobertura do solo na área rural;

XIV – Informações validadas do Cadastro Ambiental Rural (CAR);

XV – Outras informações relevantes para a gestão urbana e territorial.

TÍTULO III
DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO MUNICIPAL

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS DO MACROZONEAMENTO

Art. 47. O Macrozoneamento abrange integralmente o território municipal e estabelece Macrozonas e Áreas Especiais com objetivo de orientar a política urbana e o desenvolvimento local.

§ 1º As Macrozonas são delimitadas por polígonos que estabelecem diferentes destinações para diferentes parcelas do território municipal.

§ 2º As Áreas Especiais se sobrepõem espacialmente às Macrozonas, indicando localizações onde devem ser implementados planos, programas, projetos e ações que contribuam para suas finalidades.

§ 3º As Macrozonas e Áreas Especiais são representadas nos Mapas 1 e 1A que constam do Anexo 1 e anexo 5 ao 8 e quadro de Coordenadas desta Lei.

Art. 48. Integram o Macrozoneamento as seguintes Macrozonas e Áreas Especiais:

I – Macrozona de Valorização da Sociobiodiversidade;

II – Macrozona Rural Sustentável;

III – Macrozona Urbana;

IV – Áreas Especiais de Escala Municipal;

V – Áreas Especiais do Entorno da Macrozona Urbana.

CAPÍTULO II
DA MACROZONA DE VALORIZAÇÃO DA SOCIOBIODIVERSIDADE

Art. 49. A Macrozona de Valorização da Sociobiodiversidade corresponde às porções do território de Porto Velho que conformam grandes corredores florestais, abarcando os modos de vida dos povos indígenas, agroextrativistas, ribeirinhos, seringueiros, assentamentos rurais, agricultores e pecuaristas.

Art. 50. A Macrozona de Valorização da Sociobiodiversidade tem por objetivo garantir a efetividade na proteção florestal e territorial das áreas já institucionalizada.

§ 1º São áreas já institucionalizadas, que compõem a Macrozona de Valorização da Sociobiodiversidade, as Unidades de Conservação, Terras Indígenas e Projetos de

Assentamentos Rurais indicados no Mapa 2 do Anexo 1.

Art. 51. São diretrizes para a Macrozona de Valorização da Sociobiodiversidade:

I – Fortalecer grupos e comunidades tradicionais existentes, a partir da capacitação e do fomento de formas alternativas de produção sustentável;

II – Promover mecanismos de governança social associados aos instrumentos de planejamento e gestão de parques e unidade de conservação extrativista municipais que venham a ser criadas , em especial na elaboração de planos de manejos;

III – Desenvolver formas de cooperação entre as diferentes esferas de governo para implementação de programas de regularização fundiária e fiscalização nas Unidades de Conservação existentes e que venham a ser criadas, sejam elas federais, estaduais ou municipais;

IV – Reforçar ações de comando e controle nas áreas protegidas e no entorno;

V– Incentivar o desenvolvimento e disseminação de tecnologias e práticas para melhor aproveitamento da madeira;

VI – Desenvolver programas e realizar parcerias para fornecimento de assistência técnica para a produção agrícola e para a implantação de sistemas agroflorestais, em especial em áreas a serem recuperadas;

VII – Desenvolver programas e ações que apoiem a geração de renda nos distritos, tanto nos Núcleos Urbanos como em comunidades rurais, em especial no Baixo Madeira, com a utilização das agroindústrias ali instaladas;

VIII – Promover campanhas de divulgação da produção agrícola ribeirinha e rural associadas a projetos de certificação de produtos orgânicos;

IX – Apoiar a implantação de soluções de escoamento da produção rural das comunidades ribeirinhas;

X – Incentivar a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologia e inovações nas diversas etapas da cadeia produtiva das plantas medicinais e fitoterápicos, através dos órgãos com finalidade específica para matéria;

XI – Apoiar e fomentar projetos de Redução de Emissões provenientes de Desmatamento e Degradação Florestal considerando o papel da conservação de estoques e carbono florestal, manejo sustentável de florestas e aumento de estoques de carbono florestal;

XII – Reconhecer os limites atuais das T erras Indígenas do Município de Porto Velho como Áreas Especiais de Interesse Sociocultural.

CAPÍTULO III

DA MACROZONA RURAL SUSTENTÁVEL

Art. 52. A Macrozona Rural Sustentável corresponde às porções do território de Porto Velho, situadas entre a Macrozona de Valorização da Sociobiodiversidade e a Macrozona Urbana, tendo por objetivos a produção rural compatível com o aproveitamento racional de seus recursos naturais;

§ 1º Fazem parte da Macrozona Rural Sustentável os Projetos de Assentamentos Rurais indicados no Mapa 3 do Anexo 1 desta Lei.

§ 2º As atividades produtivas desenvolvidas na Macrozona Rural Sustentável devem promover o aproveitamento sustentável dos recursos naturais;

Art. 53. São diretrizes para a Macrozona Rural Sustentável:

I – Promover a regularidade ambiental e fundiária dos imóveis rurais, investindo na criação de corredores ecológicos entre as Reservas Legais e Áreas de Preservação Permanentes das propriedades;

II–Promover soluções para melhor escoamento da produção rural;

III – Promover a integração produtiva das cadeias da sociobiodiversidade, bem como trocas de sementes entre produtores rurais e feiras regionais;

IV– Apoiar o desenvolvimento de plataformas digitais de comercialização da produção rural;

V – Apoiar os órgãos Federais e Estaduais na implementação do Cadastro Nacional da Agricultura Familiar (CAF);

VI – Apoiar a conservação, a preservação e a recuperação ambiental, a partir da regularização da situação das Áreas de Preservação Permanente, Reservas Legais e outras áreas de proteção ambiental instituídas por Lei;

VII – Identificar áreas potenciais para criação de parques lineares municipais para criação de corredores ecológicos, com a integração de Reservas Legais;

VIII – Apoiar os órgãos Estaduais e Federais na validação do Cadastro Ambiental Rural (CAR) e na elaboração dos Projetos de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) das Unidades Familiares de Produção Agrária que privilegiem a produção por meio de sistemas agroflorestais;

IX – Apoiar os órgãos Estaduais e Federais no monitoramento e fiscalização da execução dos PRADs dos lotes rurais do Município;

X – Fortalecer a organização socioprodutiva a partir de capacitação, assistência técnica e campanhas de incentivo à criação de cooperativas e associações de produtores familiares, visando propiciar o fortalecimento da produção familiar e sua inclusão na política de compras públicas.

CAPÍTULO IV

DA MACROZONA URBANA

Art. 54. A Macrozona Urbana corresponde à área delimitada como perímetro urbano no Distrito Sede de Porto Velho, de acordo com os Mapas 1 e 1A do Anexo 1 e anexo 5 ao 8 os quadros de Coordenadas desta Lei, considerada apta à urbanização de acordo com as condições estabelecidas neste Plano Diretor e nas Leis de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, respeitada a legislação ambiental.

§ 1º Sobre a área de expansão urbana, definida, incidirá os critérios estabelecidos neste Plano Diretor e nas leis de parcelamento, uso e ocupação do solo.

§ 2º Alterações no perímetro urbano, ou área de expansão urbana só poderão ser feitas no âmbito de processo de revisão do Plano Diretor .

§ 3º Sobre a área de expansão urbana, definida, incidirá os critérios estabelecidos neste Plano Diretor e nas leis de parcelamento, uso e ocupação do solo.

Art. 55. São diretrizes para a Macrozona Urbana:

I – Conter a dispersão da urbanização, promovendo o desenvolvimento da Cidade sobre a malha urbana já implantada;

II – Induzir o aproveitamento de terrenos vazios e imóveis abandonados ou subaproveitados, tais como construções desocupadas e/ou em ruínas, prioritariamente na área situada ente o Rio Madeira e A venida Guaporé e entre as A venidas Migrantes e Rio de Janeiro;

III – Orientar o maior adensamento do solo urbano e conceder incentivos aos usos mistos prioritariamente ao longo de vias arteriais, além da A venida Jorge Teixeira, de forma articulada com o sistema de transporte coletivo e com intervenções de qualificação paisagística das vias;

IV – Aumentar o índice de área verde e de cobertura vegetal no perímetro urbano;

V – Investir na qualificação dos espaços públicos da cidade, tratando de forma integrada implantação e melhoria de calçadas, arborização urbana, iluminação pública;

VI – Adotar as cotas conhecidas de cheia do Rio Madeira como referências para orientar o uso e ocupação do solo e as prioridades de intervenção nas áreas ocupadas sujeitas a inundação e nas áreas suscetíveis a processos erosivos;

VII – Promover a proteção e valorização dos igarapés e considerá-los como condicionantes no direcionamento da urbanização;

VIII – Priorizar as áreas de maior densidade demográfica, em especial nas regiões leste e sul da cidade de Porto Velho, nos investimentos em infraestrutura de saneamento básico e implantação de praças, parques lineares, áreas verdes e equipamentos públicos;

IX – Reconhecer e valorizar o conjunto arquitetônico e paisagístico do Centro Histórico na estruturação da política de preservação do patrimônio histórico e cultural de interesse local, por meio da qualificação dos espaços públicos, orientações técnicas à recuperação de imóveis, promoção de atividades culturais, entre outras iniciativas;

X – Promover intervenções e ações que contribuam para a relação positiva entre a cidade e o Rio Madeira, entendido como bem de valor inestimável para a população de Porto Velho;

XI– Induzir à multiplicação de áreas verdes de modo a contribuir para a amenização térmica da cidade;

XII – Adotar soluções, tanto na legislação urbanística como na ação pública, que favoreçam a distribuição de habitações de interesse social em diferentes bairros na malha urbana existente.

CAPÍTULO V

DAS ÁREAS ESPECIAIS

Art. 56. As Áreas Especiais, concebidas segundo o disposto no artigo 49 deste Plano Diretor , indicam localizações que requerem, do processo de planejamento, tratamento próprio na definição de ações adequadas às suas finalidades.

Parágrafo único. Com base em estudos técnicos, admite-se a delimitação de Zonas de Urbanização Específicas em Áreas Especiais, considerando as características de cada uma expressas nas descrições contidas neste Capítulo.

Art. 57. Para efeito de organização do planejamento, as Áreas Especiais são subdivididas em:

I – Áreas representadas na escala municipal, de caráter mais estruturante do território;

II – Áreas representadas na escala do entorno da Macrozona Urbana, que embora localizadas fora do perímetro urbano abrigam atividades diretamente vinculadas à cidade de Porto Velho.

§ 1º Observados os princípios e diretrizes deste Plano Diretor, outras Áreas Especiais poderão ser delimitadas por decreto, com base em justificativas técnicas, ouvido o CONCIDADE.

§ 2º As regras de parcelamento, uso e ocupação do solo incidentes em Zonas de Urbanização Específica localizadas em Áreas Especiais serão estabelecidas por lei específica.

Art. 58. Na escala municipal ficam definidas as seguintes Áreas Especiais, representadas no Mapa 1 do Anexo 1 desta

Lei:

I – Área Prioritária para Recuperação Florestal: compreende as UCs FERS Rio Pardo e AP A Rio Pardo e parte da Resex Jaci Paraná, devendo ser objeto de reforço institucional em função do avanço de desmatamento e de tratamento como área prioritária para regularização e recuperação ambiental das propriedades rurais;

II – Área Prioritária para Monitoramento dos Impactos Socioambientais das Usinas Hidrelétricas: compreende áreas sob impacto das usinas hidrelétricas com conflitos ainda não pacificados na organização socioeconômica das comunidades e sobre a situação de famílias a serem remanejadas ou indenizadas, devendo ser objeto de atenção do Poder Público e responsabilização dos empreendedores naquilo que couber;

III – Área Prioritária para elaboração de Estudos para Criação de Unidades de Conservação: compreende áreas ambientalmente relevantes que podem vir a ser protegidas por meio da instituição de Unidades de Conservação, pelo próprio Município ou outro ente federativo;

IV – Áreas Especiais de Interesse Sociocultural: correspondem aos limites atuais das Terras Indígenas demarcadas pela União

na data de aprovação deste Plano ou áreas ocupadas por outras Comunidades Tradicionais que, para o planejamento municipal do território, devem cumprir a função de garantir a preservação dos modos de vida dessas populações;

V – Área de interesse público para Instalação de Atividades Portuárias: compreende a área de interesse para instalação das atividades portuárias situada no baixo madeira "Portochuelo", Portos ao longo da estrada do Belmont da margem direita e esquerda que deverá ser objeto de instrumento de planejamento específico que determine com precisão os limites da respectiva

Zona de Urbanização Específica, critérios de usos e ocupação do solo, que deverá os impactos acumulativos de sua ocupação de inteira responsabilidades dos empreendedores no qual deverão apresentar estudos que garantam a estabilidade dos taludes (NBR 11682-2009);

VI – Núcleos Urbanos dos Distritos: são as sedes dos Distritos e outras aglomerações que por seu porte assumem características urbanas e devem ser objeto de políticas que promovam maior presença do setor público no seu desenvolvimento e melhor qualidade na prestação de serviços urbanos.

§ 1º O Município fica autorizado a instituir Zonas de Urbanização Específicas nas localidades de São Miguel e Cavalcante para fins de reassentamento de famílias atingidas por cheias do Rio Madeira, ainda que essas estejam em Área Prioritária para elaboração de Estudos para Criação de Unidades de Conservação.

§ 2º O instrumento de planejamento previsto no inciso V deste artigo, ao indicar a responsabilidade dos empreendedores pelas atividades que desenvolverem, deverá considerar , no mínimo:

I –Atração de novos usos, inclusive residencial, nas proximidades do empreendimento;

II – Situação de comunidades afetada direta ou indiretamente pelo empreendimento;

III – Pressões sobre a Macrozona Urbana e medidas mitigadoras e compensatórias a serem adotadas;

§ 3º A aprovação, pelo Município, do instrumento de planejamento tratado no parágrafo anterior poderá envolver órgãos de outras esferas de governo afetos ao tema e deverá preceder a autorização de novas atividades na área ou ampliação das existentes.

§ 4º O Capítulo VII deste Título trata especificamente dos Núcleos Urbanos dos Distritos.

Art. 59. No entorno da Macrozona Urbana ficam definidas as seguintes Áreas Especiais representadas no Mapa 1A do Anexo 1 e anexo 5 ao 8, quadro de Coordenadas desta Lei:

I – Setor Chacareiro: tem por objetivo garantir a manutenção da produção agrícola existente que contribui com o abastecimento de hortifrutigranjeiros à cidade e a preservação das áreas verdes em torno do perímetro urbano; e terá as qualificações diferentes da área de expansão urbana

tendo em vista que as atividades rurais e urbanas se misturam, dificultando a determinação dos limites físicos e sociais do espaço rural;

II – Distrito Industrial: correspondente ao atual Distrito Industrial do Estado de Rondônia em Porto Velho, tendo por objetivo o fomento a atividades industriais que contribuam para o desenvolvimento do Município e a regularização de instalações existentes local, de acordo com as normas do Estado para seu funcionamento;

III – Área de Atividades Portuárias na Estrada do Belmont: compreende a área abaixo da Ponte Rondon-Roosevelt, ao longo da Estrada do Belmont, que deverá ser objeto de instrumento específico de planejamento que deverá estabelecer critérios, no curto prazo, para o funcionamento de atividades portuárias existentes ou instalação de novas e, no médio e longo prazo, orientar a instalação de novas empresas no local;

IV – Campus da Universidade Federal de Rondônia e entorno: tem por objetivo garantir o pleno funcionamento da Universidade, inclusive em relação a eventuais projetos de expansão, e ao mesmo tempo indicar a necessidade de manutenção de transporte regular entre a Universidade e a cidade, bem como outros serviços públicos afins;

V – Área Especial de Segurança Pública: área que engloba diversas instalações penitenciárias, tendo por objetivo a instituição pelo Município, em conjunto com demais entes responsáveis, de perímetro de segurança em torno de cada penitenciária ou do conjunto delas, onde só será admitida a instalação de usos relativos a essa função principal ou usos associados ao seu funcionamento;

VI – Área Especial de Saúde: compreende a área onde se localizam o Hospital Santa Marcelina e o Hospital do Câncer da Amazônia, próximos à BR 364, que poderá ser objeto de estudos regras específicas, caso se pretenda estruturar cadeia de empreendimentos relacionados a esse complexo de saúde;

VII – Área Especial da Vila Princesa: compreende a área do lixão localizada a cerca de 10 km do centro de Porto Velho, às margens da BR-364, e da comunidade Vila Princesa, que deverá ser objeto de plano de intervenção para regularização urbanística e fundiária, envolvendo melhorias habitacionais, saneamento básico e qualificação do espaço urbano e concebido com participação comunitária;

VIII – Área Especial do Cemitério de Santo Antônio: corresponde ao perímetro do Cemitério Público de Santo Antônio e sua área de entorno, que poderá objeto de instrumento específico de planejamento para sua manutenção, eventual expansão e ordenamento de usos no entorno.

§ 1º A Área Especial de Segurança Pública descrita no inciso V deste artigo engloba as seguintes instalações penitenciárias:

I – Casa de Detenção Dr. José Mario Alves da Silva – Urso Branco;

II– Centro de Ressocialização V ale do Guaporé;

III – Colônia Agrícola Penal Ênio dos Santos Pinheiro – CAPEP I;

IV – Penitenciária Estadual Edvan Mariano Rosendo – Panda;

V – Penitenciária Estadual Ênio dos Santos Pinheiro;

VI – Penitenciária de Médio Porte – Pandinha;

VII – Presídio Provisório Feminino – PEPFEM;

VIII – Unidade de Internação Masculina Medidas de Segurança.

§ 2º Para efeitos de intervenção do município, a Área Especial da Vila Princesa deve ser equiparada a Zona de Especial Interesse Social e priorizada no programa de regularização urbanística e fundiária do Município.

§ 3º Com a desativação do lixão, instalação do aterro emergencial e, posteriormente, do aterro sanitário, devem ser implementadas remediação no lixão, e nas condições de sustentabilidade econômica das famílias que residem na Vila Princesa.

CAPÍTULO VI

DO ZONEAMENTO URBANO DO DISTRITO SEDE

Art. 60. O zoneamento urbano orienta as relações sustentáveis das funções urbanas com o território a partir do reconhecimento da cidade existente e suas diferenças internas, das possibilidades de acesso à terra urbanizada e do melhor aproveitamento da infraestrutura existente, no sentido de promover a justiça socioterritorial.

Art. 61. As regras de uso e ocupação do solo que incidem sobre os terrenos urbanos são definidas de acordo com a Macrozona Urbana estabelecidas no artigo 57 desta Lei, considerando as características de cada zona urbana, a hierarquia viária e os seguintes critérios gerais:

I – Restrição à ocupação urbana em áreas ambientalmente frágeis, mesmo dentro do perímetro urbano;

II – Compatibilização de usos por grau de impacto sobre a vizinhança;

III – Condições de conforto ambiental urbano;

IV – Controle da drenagem urbana;

V – Proteção de bens ou áreas de valor histórico e cultural ou ambiental;

VI – Favorecimento do acesso pelos mais pobres a áreas bem localizadas e servidas por infraestrutura.

Art. 62. A Macrozona Urbana, definida pelo perímetro urbano de Porto Velho revisado neste Plano Diretor, é subdividida nas seguintes zonas urbanas:

I – Zona Beira Rio;

II – Zona de Proteção dos Igarapés;

III – Zona Portuária;

IV – Zona de Ocupação Prioritária;

V – Zona de Consolidação da Urbanização;

VI – Zona de Integração Urbana e Social;

VII – Zona de Expansão Urbana;

VIII – Zona Especial de Interesse Histórico e Cultural;

IX – Zona Especial de Interesse Institucional;

X – Zona Especial de Interesse Social;

XI – Zona Especial de Interesse Indígena;

XII – Zona especial - Completo Industrial;

XIII – Zona especial - Complexo Hospitalar;

XIV – Zona Especial Periurbana;

XV – Implantação do centro administrativo da Prefeitura de Porto Velho.

§ 1º Integra a Macrozona Urbana, também, a Área do Aeroporto, destinada aos usos de interesse da infraestrutura aeroportuária e usos institucionais de interesse do Município, com suas poligonais já definidas nos anexos quadro de coordenadas.

§ 2º A implementação de quaisquer planos de expansão ou intervenção na Área do Aeroporto estará condicionada aos princípios, objetivos deste Plano Diretor , podendo ser redefinido pelo executivo ouvindo o CONCIDADE.

§ 3º No processo de implementação do Plano Diretor , o Município poderá instituir outras Zonas Especiais, inclusive de outras categorias, de acordo com condições previstas na Lei de Uso e Ocupação do Solo, ouvido o CONCIDADE.

§ 4º No caso de Zonas Especiais de Interesse Social, deverá ser considerado o disposto no artigo 76 desta Lei.

§ 5º Os limites de cada zona urbana estão representados no Mapa 4 do Anexo 1, Anexo 5 ao 8 e quadro de Coordenadas desta Lei.

Art. 63. A Zona Beira Rio (ZBR) compreende o trecho da orla do Rio Madeira entre a Zona Portuária e o limite da Macrozona Urbana na Estrada de Santo Antônio, devendo as políticas públicas para esta Zona, assim como as regras de parcelamento, uso e ocupação do solo, observar o seguinte:

I – As áreas públicas serão prioritariamente destinadas à implantação de parque público que valorize a visibilidade da orla fluvial, a utilização dos espaços construídos e naturais e a valorização do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, bem tombado nacional;

II – As áreas privadas observarão as restrições quanto ao potencial construtivo dos terrenos, gabarito das construções e usos;

III – Previsão de aplicação da transferência do direito de construir dos terrenos com fundos para o Rio Madeira para outras zonas urbanas, desde que o proprietário transfira o terreno para o Município, que deverá realizar abertura de acessos à margem do rio e, ao longo do tempo, consolidação do parque público em toda extensão da Zona Beira Rio.

Parágrafo único. A aplicação da Transferência do Direito de Construir admitida no inciso III deste artigo observará as condições estabelecidas em lei específica para regulamentação do instrumento, de acordo com o disposto nos artigos 126 a 131 deste Plano Diretor.

Art.64. As áreas demarcadas como Zona de Proteção dos Igarapés (ZPI) englobam quadras e glebas em torno dos igarapés e suas Áreas de Preservação Permanente definidas legalmente, devendo as políticas públicas para esta Zona, assim como as regras de parcelamento, uso e ocupação do solo, observar o seguinte:

I– O padrão de ocupação de baixa densidade, podendo-se estimular elevação do gabarito das construções desde que associada ao remembramento de terrenos e baixas taxas de ocupação, de modo a favorecer a preservação de matas ciliares, adensamento da vegetação e formação ou expansão de "ilhas de frescor";

II – Cada bacia de igarapé deve ser objeto de estudos em toda sua abrangência para definição de programas de intervenção para proteção e valorização paisagística dos igarapés.

§ 1º O Município poderá instituir recuos de fundo de terrenos, para além das Áreas de Preservação Permanente, quando a medida se mostrar favorável para a implantação de parques lineares, vias marginais ou ciclovias ao longo dos igarapés.

§ 2º Na hipótese de se instituir recuos de fundo de terrenos, a área de recuo poderá ser contabilizada para efeito de cálculo do potencial construtivo do terreno.

Art. 65. São Zonas Portuárias (ZP) destinadas a atividades portuárias e afins:

I – O trecho que abrange o Porto Público e Terminais de Uso Privado até o Igarapé dos Tanques;

II – O Terminal Hidroviário Porto Cai n'Água;

III – Ao longo do Belmont nas margens direita e esquerda do Rio Madeira;

IV– Compreende também as áreas para instalação das atividades portuárias situada no baixo madeira "Portochuelo".

Parágrafo único. O Terminal Hidroviário Porto Cai N'Água destina-se a mercadorias e passageiros.

Art. 66. A Zona de Ocupação Prioritária (ZOP) compreende a área central de Porto Velho e seu entorno e possui melhores condições de serviços e infraestrutura, devendo as políticas públicas para esta Zona, assim como as regras de parcelamento, uso e ocupação do solo, observar o seguinte:

I – Indução à ocupação de terrenos vazios e imóveis subutilizados, visando o melhor aproveitamento da infraestrutura existente;

II – Estímulo ao uso diversificado com mistura de usos e maior adensamento, prioritariamente nas áreas de influência dos principais eixos de transporte;

III– Requalificação e revitalização dos espaços públicos.

Art.67. A Zona de Consolidação da Urbanização (ZCU) compreende partes da cidade de maior densidade demográfica, com diversidade de padrões construtivos e que requerem melhorias urbanísticas para qualificação dos espaços públicos e do ambiente construído e continuidade das ações de regularização fundiária, devendo as políticas públicas para esta Zona, assim como as regras de parcelamento, uso e ocupação do solo, observar o seguinte:

I – Estímulo à consolidação de centralidades existentes, com predominância do uso residencial na vizinhança;

II – Padrão de aproveitamento de solo que combine diversidade de usos com tipologias residenciais de unidades unifamiliares e pequenos edifícios.

Art. 68. A Zona de Integração Urbana e Social (ZIUS) compreende as partes mais periféricas da cidade ao sul e a leste, onde predomina a presença de famílias de mais baixa renda, muitas

vezes em assentamentos precários, onde a carência de infraestrutura e serviços urbanos é mais acentuada, caracterizando-se, ainda, pela existência de grande quantidade de terrenos vazios, mas também pela concentração de conjuntos habitacionais, alguns de grande porte e mal integrados à malha urbana, devendo as políticas públicas para esta Zona, assim como as regras de parcelamento, uso e ocupação do solo, observar o seguinte:

I–Limitação das possibilidades de adensamento construtivo;

II – Estímulo à instalação de atividades geradoras de empregos compatíveis com perfil social da população residente;

III – Prioridade de implantação de programas de assistência técnica e social e de regularização urbanística e fundiária.

Art. 69. A área de expansão urbana consiste nas áreas decorrentes do prolongamento da área Urbana, e estão demarcadas no Anexo 1 mapas 1a, mapa 4 e no Anexo 5 ao 8, Quadro de Coordenadas, bem como o excedente das matrículas que abrangerem um percentual de até 50% da área total do imóvel atingido, de forma a não recortar o referido imóvel.

Art. 70. A Zona Especial de Interesse Histórico e Cultural (ZEIHC) compreende quadras da área central da cidade que concentram construções e espaços públicos que, no seu conjunto, representam testemunho relevante da história e da cultura de Porto Velho, devendo as políticas públicas para esta Zona, assim como as regras de parcelamento, uso e ocupação do solo, observar o seguinte:

I – Adoção de parâmetros construtivos que preservem a visibilidade dos bens de interesse histórico e cultural e valorização dos mesmos no seu conjunto;

II – Estímulo a usos diversificados, em especial aqueles que favoreçam sua utilização pelos mais diferentes grupos sociais e os que contribuam para a dinamização desses espaços;

III – Compatibilização com as disposições do IPHAN para proteção do Conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, tombado pelo referido órgão, e sua área de entorno.

Art. 71. Zona Especial de Interesse Institucional (ZEII) corresponde à área ocupada pelo 5º Batalhão de Engenharia de

Construção.

Art. 72. São demarcadas como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) as áreas públicas ou privadas ocupadas, subutilizadas ou vazias, destinadas à regularização urbanística e fundiária, urbanização e/ou produção de unidades habitacionais de interesse social.

Art. 73. As ZEIS, representadas no Mapa 5 do Anexo 1 desta Lei, podem ser classificadas nos seguintes tipos:

I – ZEIS 1 – assentamentos precários informais localizados junto ao rio Madeira e aos igarapés, em áreas de fragilidade ambiental e/ou áreas de risco em que se deve avaliar caso a caso as soluções adequadas para permanência das famílias residentes no local em que moram, sendo enquadrados como ZEIS 1:

a) Os assentamentos localizados nos bairros Nacional e São Sebastião;

b) As áreas ocupadas próximas ao Terminal Hidroviário Porto Cai n'Água;

c) A área ocupada ao longo da ferrovia Madeira-Mamoré no bairro Triângulo.

II – ZEIS 2 – assentamentos precários informais localizados em áreas públicas ou privadas que devem ser objeto de projetos de regularização urbanística e fundiária, sendo enquadrados como ZEIS 2:

a) Bairro Ulisses Guimarães;

b) Bairro Ronaldo Aragão;

c) Bairro Caladinho;

d) Bairro Marcos Freire;

e) As áreas do Projeto Fundiário do Alto Madeira (Matrículas 34.465 e 35.920), bem como outras que vierem a ser transmitida ao Município.

III – ZEIS 3 – assentamentos precários localizados na margem esquerda do rio Madeira carentes de infraestrutura em áreas que devem ser monitoradas para contenção da ocupação, estando enquadrada como ZEIS 3:

a) ZEIS T omé de Souza, instituída pela Lei 467/2012, onde se localizam a Vila DNIT , dotada de infraestrutura e passível de regularização, e a ocupação Maravilha II, carente de infraestrutura, situada sobre área destinada ao reassentamento Tomé de Souza, com beneficiários oriundos dos setores Tomé de Souza, Morrinho e Balsa, cuja regularização das unidades existentes dependerá de análise da Comissão de Urbanização e Legalização da ZEIS.

IV – ZEIS 4 – conjuntos habitacionais de interesse social, carentes de equipamentos públicos ou infraestrutura e/ou que devem ser monitorados em seu processo de ocupação, sendo enquadrados como ZEIS 4 os conjuntos habitacionais:

a) Orgulho Madeira I e II;

b) Cristal Calama I e II;

c) Morar Melhor;

d) Porto Bello I, II, III, IV ;

e) Porto Fino;

f) Porto Madero I, II, III, IV e V ;

g) Cidade de T odos I, III e IX;

h) Triângulo;

i) Pro-Moradia Sul;

j) Pro-Moradia Leste I;

k) Pro-Moradia Leste II;

l) Cuniã I e II;

m) Floresta I e II;

n) Mato Grosso.

V – ZEIS 5 – terrenos vazios adequados à implantação de programas habitacionais de interesse social, sendo enquadrados como ZEIS 5 os imóveis cedidos pelo Serviço de Patrimônio da União

a cooperativas habitacionais ou entidades similares para implantação de programas de habitação de interesse social.

Parágrafo único. Os empreendimentos elencados nas alíneas k, l, m e n do inciso IV se encontram com obras inconclusas, devendo ser objeto de atenção especial para definição de solução a ser adotada.

Art. 74. Além das ZEIS já demarcadas neste Plano Diretor, outras poderão ser demarcadas no processo de planejamento da seguinte forma:

I – ZEIS classificadas como 1, 2, 3 ou 4 em assentamentos precários ou conjuntos habitacionais poderão vir a ser demarcadas para dar viabilidade a programas de habitação de interesse social, no âmbito da política e do plano de habitação de interesse social ou a qualquer tempo por decreto, ouvido o CONCIDADE;

II – ZEIS 5 poderão ser demarcadas por decreto em áreas públicas e por lei em áreas privadas, ouvido o CONCIDADE.

Art. 75. A Zona Especial de Interesse Indígena (ZEInd) delimita a área ocupada pelos índios Kassupá, com objetivo de reconhecer a relevância histórica e cultural para o Município da presença indígena na cidade Porto Velho e garantir condições para que essa etnia preserve seus valores socioculturais, respeitadas as competências dos entes federativos nesse tema.

Art. 76. O Município poderá delimitar por meio de decreto, com base em estudos técnicos, áreas sujeitas a inundação em que os critérios de parcelamento, uso e ocupação do solo poderão ser restringidos de modo a reduzir a incidência de ocupação em áreas de risco.

CAPÍTULO VII
DOS NÚCLEOS URBANOS DOS DISTRITOS

Art. 77. Os Núcleos Urbanos dos Distritos são considerados como Áreas Especiais e devem ser objeto de atenção do Poder Público por meio da orientação e prestação de assistência técnica à construção, considerando as condições socioeconômicas da população e incentivando soluções da arquitetura vernacular adequadas às características locais.

Art. 78. São considerados Núcleos Urbanos:

I – Nova Califórnia;

II – Extrema;

III – Vista Alegre do Abunã;

IV – Fortaleza do Abunã;

V – Abunã;

VI – Nova Mutum Paraná;

VII – Jaci-Paraná;

VIII – União Bandeirantes;

IX – Rio Pardo;

X – São Carlos;

XI – Nazaré;

XII – Calama;

XIII – Demarcação.

Parágrafo único. Outras aglomerações ou localidades poderão vir a ser classificadas como Núcleos Urbanos, de acordo com o disposto no artigo 59 desta Lei.

Art. 79. A ação municipal nos Núcleos Urbanos dos Distritos deve considerar as prioridades apontadas no processo de revisão do Plano Diretor e sintetizadas no Anexo 3 desta Lei, juntamente com mapas esquemáticos da ocupação atual.

Art. 80. Os Núcleos Urbanos Distritos poderão ser objeto de estudos específicos para:

I – Avaliação da delimitação do núcleo indicada no Anexo 3 deste Plano Diretor;

II – Elaboração de mapa com representação de traçados das vias e espaços públicos para auxiliar a atuação do administrador distrital e orientar a população quanto a limites a serem respeitados no ato de construir;

III – Definição de normas construtivas adequadas à realidade socioambiental de cada lugar .

Parágrafo único. Os estudos de que trata este artigo deverão confirmar ou ajustar a delimitação do Núcleo Urbano para instituição de perímetro urbano e poderão indicar critérios de parcelamento, uso e ocupação do solo específicos a serem aprovados por lei municipal.

CAPÍTULO VIII
DOS SISTEMA DE MOBILIDADE

Art. 81. O Sistema de Mobilidade de Porto Velho é composto por:

I – Rodovias federais e estaduais que atravessam o Município;

II – Estradas vicinais;

III – Hidrovia do Rio Madeira;

IV – Malha viária da Macrozona Urbana, dos Núcleos Urbanos dos Distritos e das localidades, incluindo: as vias e seus componentes, os logradouros públicos, as ciclovias, ciclofaixas e seus elementos, as rotas acessíveis, ruas e servidões de pedestres.

Parágrafo único. O Sistema de Mobilidade é representado no Mapa 6 do Anexo 1 desta Lei.

Art. 82. A malha rodoviária no Município de Porto Velho é composta por:

I – Sob tutela federal:

a) Rodovia BR-364;

b) Rodovia BR-319;

c) Rodovia BR-425;

II – Sob tutela estadual:

a) Rodovia RO-005;

b) Rodovia RO-006;

c) Ligação expresso porto e Estrada do Belmont.

III – Estradas vicinais, sob tutela municipal.

Art. 83. A malha viária urbana é composta por vias estruturais, arteriais, coletoras e locais, conforme definições estabelecidas na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

§ 1º O órgão competente poderá adotar subclasses na hierarquia viária para acomodar situações existentes e orientar prioridades de investimentos.

§ 2º A Lei de Parcelamento do Solo Urbano definirá os parâmetros para os projetos geométricos mínimos do sistema viário, a serem adotados em novos parcelamentos.

§ 3º O Contorno Norte em implantação e o Contorno Sul em estudo, nos trechos dentro da Macrozona Urbana, serão considerados como vias estruturais para efeito de aplicação dos critérios de uso e ocupação do solo, desde que implantadas vias marginais.

§ 4º As diretrizes viárias são orientadoras do processo de ocupação de áreas ainda não parceladas, podendo o poder executivo ou órgão competente fixar novas diretrizes, sem prejuízo no disposto neste Plano Diretor .

§ 5º As vias existentes deverão ser objeto de programas e projetos de qualificação para adaptá-las à sua classificação na hierarquia viária, conforme disposição orçamentaria.

Art. 84. O Sistema de Mobilidade é estruturador do uso do solo na Macrozona Urbana.

§ 1º Os critérios de enquadramento de usos e parâmetros urbanísticos que condicionam o aproveitamento possível dos terrenos urbanos são determinados também pela categoria de via em que se localizam, considerando as finalidades da zona urbana em que se situam.

§ 2º A Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano poderá detalhar critérios e parâmetros que menciona o parágrafo primeiro, considerando que as vias de maior hierarquia no sistema viário, em geral, apresentam maior capacidade de suporte para diversificação e intensificação do uso e ocupação do solo.

Art. 85. A hierarquia viária da Macrozona Urbana é representada no Mapa 7 do Anexo 1 e pelo Quadro de Vias do Anexo 2 desta Lei.

Parágrafo único. Fica definido que o poder executivo ou órgão competente poderá a qualquer momento estipular novas hierarquias viárias conforme necessidade, previamente acompanhado de estudos.

CAPÍTULO IX

DOS SISTEMA DE ÁREAS VERDES E ESPAÇOS PÚBLICOS

Art. 86. O Sistema de Áreas Verdes e Espaços Públicos é composto pelas vias e logradouros públicos, praças, parques e demais áreas verdes que destinadas a recreação, lazer e a conservação ambiental, incluindo áreas às margens do Rio Madeira e igarapés, com o objetivo de melhorar as condições ambientais e paisagísticas da cidade de Porto Velho.

Parágrafo único. Os parques lineares implantados ao longo dos igarapés, córregos ou riachos (APPs) poderão ser contados como áreas verdes de laser em novos empreendimentos, desde que todos os custos de implantação dos aparelhos urbanísticos comunitários sejam dos empreendedores.

Art. 87. O Sistema de Áreas Verdes e Espaços Públicos pressupõe o monitoramento permanente dos espaços que o compõem, o que deverá orientar ações públicas e prioridades de investimentos, de acordo com as diretrizes deste Plano Diretor .

Art. 88. São finalidades do Sistema de Áreas Verdes e Espaços Públicos:

I – Garantir a distribuição equilibrada de espaços públicos na cidade, zelando pela qualidade e boa manutenção dos mesmos;

II – Promover a melhoria do microclima urbano e do conforto térmico na Macrozona Urbana;

III – Integrar áreas verdes e espaços públicos, por meio de ações de qualificação de calçadas nas vias públicas, arborização urbana entre outras;

IV – Induzir à conectividade de áreas verdes urbanas e rurais, priorizando a recuperação de Áreas de Preservação Permanente dos igarapés;

V – Promover a integração de áreas verdes com a criação de parques lineares, por meio de ações de qualificação na implantação de Praças e seus aparelhos comunitários, calçadas ou vias públicas ao longo de cursos de água (APPs), com pequenas interferências, trazendo uma maior integração entre conceitos urbanísticos e a natureza.

Art. 89. O Sistema de Áreas Verdes Espaços Públicos é representado nos Mapa 8 e 8A do Anexo 1 desta Lei.

CAPÍTULO X

DO PATRIMÔNIO CULTURAL E DOS BENS DE INTERESSE HISTÓRICO E CULTURAL

Art. 90. O patrimônio cultural de Porto Velho inclui bens materiais e imateriais, tomados isoladamente ou em conjunto, e cuja conservação seja de interesse histórico, paisagístico, estético, científico, arqueológico, artístico, bibliográfico ou etnográfico, ou ainda por serem representativos das tradições e da identidade cultural local.

§ 1º As intervenções em áreas de sítios arqueológicos, identificados ou a serem identificados, bem como em áreas de alto potencial arqueológico, deverão ser antecedidas por etapas de pesquisa, levantamentos, identificação, delimitação, escavação e salvamento de áreas específicas, de acordo com orientações do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), motivando as medidas de preservações adequadas.

§ 2º Em caso de achado fortuito de material arqueológico durante escavações ou execução de fundações, a obra deverá ser paralisada e o IPHAN comunicado para que determine o procedimento a ser seguido.

§ 3º Com o objetivo de preservação do patrimônio cultural e garantia da visibilidade de bens de interesse histórico e cultural, o Município poderá fixar medidas e critérios a serem observados em intervenções de qualquer natureza nos próprios bens ou em suas áreas de entorno.

Art. 91. São considerados bens de interesse histórico e cultural de Porto Velho, sem prejuízo de outros que venham a ser identificados pelo órgão responsável pela política de patrimônio cultural do Município:

I – Estrada de Ferro Madeira Mamoré;

II – Pátio Ferroviário;

III – Prédio do Relógio;

IV – Três Caixas d'Água;

V – Porto Cai N'água;

VI – Cemitério da Candelária;

VII – Vila Candelária;

VIII – Igreja de Santo Antônio;

IX – Castanheira do Estádio Aluízio Pinheiro Ferreira;

X – Mercado Cultural;

XI – Catedral Sagrado Coração de Jesus;

XII – Colégio Salesiano – Seminário Maior João XXIII;

XIII – Palácio do Governo – Palácio Presidente Vargas;

XIV – Porto Velho Hotel / Reitoria da UNIR;

XV – Instituto Estadual de Educação Carmela Dutra;

XVI – Edifício Monte Líbano;

XVII – Edifício Feitosa;

XVIII – Ferroviário Atlético Clube;

XIX – Prédio da Antiga Câmara Municipal.

§ 1º Os bens listados nos incisos I a XIX deverão ser inventariados pelo Município para efeito de confirmação da orientação de preservação e definição das medidas e critérios de preservação a serem adotados, quando for o caso.

§ 2º Os critérios de preservação adotados pelo Município serão definidos a partir do interesse local, mesmo quando se tratar de bens protegidos pelas esferas estadual e federal.

§ 3º O Mapa 9 do Anexo 1 desta Lei indica a localização dos bens de interesse histórico de Porto Velho identificados neste artigo.

CAPÍTULO XI

DA REGULAMENTAÇÃO DO PARCELAMENTO, DO USO E DA OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO E DAS OBRAS E EDIFICAÇÕES

Art. 92. As Zonas Urbanas serão submetidas ao disposto neste Plano Diretor e na legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e de obras e edificações.

§ 1º Compõem a legislação específica referida no caput deste artigo:

I – Lei de Parcelamento do Solo Urbano;

II – Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano;

III – Lei do Código de Obras e Edificações;

IV – Outras normas regulamentadoras de dispositivos deste Plano Diretor ou das demais leis urbanísticas.

§ 2º A legislação urbanística municipal atenderá aos princípios, objetivos, diretrizes e demais disposições deste Plano Diretor, prevalecendo, no caso de eventual conflito de normas, as regras de hermenêutica estabelecida na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (Lei 4.657/1942 e alterações posteriores).

Art. 93. A Lei de Parcelamento do Solo Urbano definirá:

I – formas de parcelamento do solo admitidas;

II – critérios urbanísticos bem como os procedimentos do licenciamento a serem observados;

III – obrigações a serem cumpridas pelos empreendedores interessados no parcelamento do solo.

Art. 94. A Lei de Uso e Ocupação do Solo detalhará critérios para aprovação de novos empreendimentos na Macrozona Urbana e em zonas de urbanização específica, bem como procedimentos de licenciamento, complementando, no que couber, o disposto neste Plano Diretor.

Art. 95. O Coeficiente de Aproveitamento Básico, é igual a três e meio (3,5), sendo definidos para cada Macrozona Urbana, Núcleos Urbanos dos Distritos e Zonas de Urbanização Específica, conforme quadro do anexo 4 desta lei.

Parágrafo único. O Coeficiente de Aproveitamento é a relação entre a área edificável e a área do terreno.

Art. 96. A concessão do direito de construir , por autorização e/ou licenciamento de obras, com áreas acima do admitido pela aplicação do Coeficiente de Aproveitamento Básico é condicionada às regras estabelecidas pelo instituto da Outorga Onerosa do Direito de Construir e limitada à aplicação do Coeficiente de Aproveitamento Máximo e demais parâmetros urbanísticos.

Art. 97. O Coeficiente de Aproveitamento Máximo e demais parâmetros urbanísticos que incidem em um determinado terreno dependem da Zona Urbana e da categoria de via em que se situa, estando:

I – O Coeficiente de Aproveitamento Máximo definido no Anexo 4 deste Plano Diretor;

II–Os demais parâmetros urbanísticos definidos na Lei de Uso e Ocupação do Solo.

Parágrafo único. A Lei de Uso e Ocupação do Solo poderá estabelecer, entre outros, os seguintes parâmetros urbanísticos:

I – Lote Mínimo e Lote Máximo;

II – T estada Mínima do Lote;

III – Taxa de Permeabilidade;

IV – Taxa de Ocupação;

V – Gabarito e Altura Máxima das Edificações;

VI – Afastamentos frontais e laterais.

Art. 98. O Código Municipal de Obras e Edificações estabelece os critérios e padrões para as obras e atividades edilícias, tendo abrangência sobre todo o território municipal.

Parágrafo único. No caso das estruturas flutuantes, será observada a Norma M-11/DPC, 2003 da Marinha do Brasil – Diretoria de Portos e Costas, em conjugação com as regras para construção de edificações em madeira.

Art. 99. É atribuição do Poder Executivo Municipal licenciar e fiscalizar o parcelamento, o uso e a ocupação do solo na Macrozona Urbana e Rural, em todo perímetro do Município.

Parágrafo único. Edificações instaladas fora da Macrozona Urbana, Rural e dos Núcleos Urbanos dos Distritos ou de Zonas de Urbanização Específica também devem ser submetidas ao processo de licenciamento prévio pelo Município, para verificação da adequação do projeto às regras estabelecidas no Código Municipal de Obras e Edificações.

Art. 100. Para o aperfeiçoamento e modernização do sistema de licenciamento e fiscalização urbanística municipal, o Poder Executivo deverá:

I – Promover a integração e/ou articulação dos órgãos licenciadores, internos e externos ao Município, juntamente com os conselhos de classe CREA, CAU e CRECI;

II – Promover mecanismos de informação ao público sobre procedimentos para autorização de novas construções no Município;

III – A valiar e, se for o caso, reestruturar processos de trabalho adotados para análise de projetos e para fiscalização, inclusive com a capacitação do seu quadro de técnicos e fiscais, visando à aplicação do Plano Diretor e da legislação urbanística complementar;

IV – Manter atualizados os cadastros municipais com informações advindas do processo de licenciamento urbanístico;

V – Aprimorar os processos de apuração de irregularidades e de imposição de penalidades administrativas.

TÍTULO IV
INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA

CAPÍTULO I
DOS INSTRUMENTOS APLICÁVEIS EM PORTO VELHO

Art. 101. Na execução da política urbana e territorial de Porto Velho e para atingir os objetivos do artigo 14 desta Lei serão empregados, de acordo com disposto neste Plano Diretor , na legislação urbanística complementar e em leis específicas, quando for o caso, os seguintes instrumentos de política urbana:

I – Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC);

II – Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios (PEUC), IPTU Progressivo no T empo e Desapropriação com Pagamento em Títulos da Dívida Pública;

III – Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).

Art. 102. Além dos instrumentos previstos no artigo antecedente, poderão ser empregados, quando associados a projetos de interesse público, entre outros, os seguintes instrumentos:

I – Direito de Preempção;

II – Transferência do Direito de Construir;

III – Operação Urbana Consorciada;

IV – Consórcio Imobiliário.

CAPÍTULO II
DA OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR

Art. 103. A aplicação da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) tem por objetivo recuperar parte da valorização fundiária decorrente do processo de urbanização e da permissão, pela legislação urbanística, de se promover aproveitamento de terreno urbano acima do limite estabelecido pelo Coeficiente de Aproveitamento Básico.

Art. 104. As áreas passíveis de outorga onerosa são aquelas onde o direito de construir poderá ser exercido acima do Coeficiente de Aproveitamento Básico até o limite estabelecido pelo Coeficiente de Aproveitamento Máximo, respeitados os limites impostos pelos demais parâmetros urbanísticos aplicáveis ao terreno.

Art. 105. A OODC será aplicada por meio de contrapartida financeira a ser paga em espécie pelo interessado, calculada pela seguinte fórmula:

VC = [A T x Vm x (Cp/ CAB)] x FR

Onde:

VC = V alor da Contrapartida;

A T = Área do Terreno;

Vm = Valor Venal atualizado do metro quadrado do terreno fixado na planta de valores;

Cp = Diferença entre Coeficiente de Aproveitamento Pretendido e Coeficiente de Aproveitamento Básico;

FR = Fator de Recuperação pública da valorização fundiária.

Art. 106. Os recursos auferidos com a OODC devem ser recolhidos ao Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social e Urbanismo (FMHU) e aplicados, necessariamente, com as finalidades estabelecidas neste Plano Diretor.

Art. 107. Lei específica regulamentará a OODC, fixará o Fator de Recuperação pública da valorização fundiária (FR) da fórmula de cálculo da contrapartida financeira a ser paga pelo beneficiário e definirá os casos passíveis de isenção.

CAPÍTULO III

DAS EXIGÊNCIAS POSITIVAS P ARA A FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE URBANA

Seção I

Do Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios

Art. 108. No atendimento à função social da propriedade urbana, são passíveis de parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, nos termos do artigo 182 da Constituição Federal, os imóveis não edificados, não utilizados ou subutilizados.

Art. 109. Para fins da aplicação da compulsoriedade considerasse:

I – Não parcelados, os terrenos com área superior 50.500m2 (cinquenta mil e quinhentos metros quadrados), que não tenham resultado de anterior processo de parcelamento regularmente aprovado pela Administração.

II – Não edificados, os terrenos sem construções;

III – Não utilizados ou subutilizados, os terrenos com construções sem uso ou com área construída igual ou inferior a 8% (oito por cento) de sua área total.

§ 1º Ficam excluídos da obrigação estabelecida no caput deste artigo os imóveis:

I – Exercendo função ambiental essencial, tecnicamente comprovada pelo órgão municipal competente;

II – De interesse do patrimônio histórico e cultural ou ambiental;

III – Utilizado regularmente para atividades culturais ou de lazer de acesso aberto ao público em geral;

IV – De até 300 m2 (trezentos metros quadrados) cuja atividade que abriga admite área construída inferior àquela indicada no inciso III do caput deste artigo.

§ 2º Fica facultado aos proprietários dos imóveis de que trata este capítulo propor ao Município o estabelecimento do Consórcio Imobiliário, conforme disposições do artigo 46 do Estatuto da Cidade.

Art. 110. Os proprietários de imóveis enquadrados nos critérios do artigo 113 desta Lei deverão cumprir a obrigação de parcelá-los, edificá-los ou utilizá-los sob pena de aplicação sucessivamente dos seguintes instrumentos:

I – IPTU Progressivo no T empo;

II – Desapropriação com Títulos da Dívida Pública aprovadas pelo executivo e legislativo.

Art.111. Lei Municipal específica regulamentará as condições para cumprimento das obrigações de parcelar , edificar ou utilizar e determinará a notificação dos proprietários dos imóveis enquadrados nos critérios estabelecidos neste Capítulo.

§ 1º A notificação far-se-á:

I – Por funcionário do órgão competente do Executivo, ao proprietário do imóvel ou, no caso de este ser pessoa jurídica, a quem tenha poderes de gerência geral ou administrativa;

II – Por edital, quando frustrada, por três vezes, a tentativa de notificação na forma prevista no inciso I.

§ 2º Os proprietários notificados, no prazo máximo de um ano a partir do recebimento da notificação, deverão protocolar pedido de aprovação e execução de parcelamento ou edificação.

§ 3º O projeto protocolado poderá ser alterado uma única vez antes da aprovação, salvo o cumprimento de exigências estabelecidas no processo de licenciamento.

§ 4º Os parcelamentos e edificações deverão ser iniciados no prazo máximo de dois anos a contar da aprovação do projeto.

§ 5º Em empreendimentos de grande porte, em caráter excepcional, poderá ser prevista a conclusão em etapas, assegurando-se que o projeto aprovado compreenda o empreendimento como um todo.

§ 6º As edificações enquadradas no inciso III do artigo 113 desta Lei deverão estar ocupadas no prazo máximo de dois anos a partir do recebimento da notificação.

§ 7º A transmissão do imóvel, por ato inter vivos ou causa mortis, posterior à data da notificação, transfere as obrigações de parcelamento, edificação ou utilização prevista neste artigo, sem interrupção de quaisquer prazos.

§ 8º O Município deverá providenciar o registro da notificação, que será anotada junto ao cadastro imobiliário da Prefeitura e informada aos interessados juntamente com a notificação de lançamento do IPTU, com as informações de quitação fiscal do imóvel e com as guias de ITBI.

Seção II

Do IPTU Progressivo no Tempo

Art. 112. Em caso de descumprimento das etapas e dos prazos estabelecidos na lei específica referida no artigo anterior, o Município aplicará alíquotas progressivas do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbano – IPTU, majoradas anualmente, pelo prazo de cinco anos consecutivos até que o proprietário cumpra com a obrigação de parcelar , edificar ou utilizar , conforme o caso.

§ 1º A progressividade das alíquotas obedecerá aos limites estabelecidos na legislação federal aplicável.

§ 2º É vedada a concessão de isenções ou de anistias relativas à tributação progressiva de que trata este artigo.

Seção III

Da Desapropriação com Pagamento em Títulos da Dívida Pública

Art. 113. Decorridos os cinco anos de cobrança do IPTU Progressivo no Tempo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Município poderá proceder à desapropriação do imóvel com pagamento do imóvel.

Parágrafo único. Até efetivar-se a desapropriação, o IPTU progressivo continuará sendo lançado na alíquota máxima, ao não ser que ocorrendo a impossibilidade de utilização da desapropriação com pagamento.

CAPÍTULO IV

DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Art. 114. A Lei de Uso e Ocupação do Solo definirá os empreendimentos e as atividades privados ou públicas que dependerão da elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) para obtenção de licença de construção, ampliação ou funcionamento.

§ 1º Para definição dos empreendimentos ou atividades, públicos ou privados, potencialmente causadores de impacto de vizinhança, serão considerados aspectos tais como:

I – Interferência significativa na infraestrutura urbana;

II – Interferência significativa na prestação de serviços públicos;

III – Alteração significativa na qualidade de vida na área de influência do empreendimento ou atividade, segurança, locomoção ou bem-estar dos moradores.

§ 2º O Município poderá exigir a adoção de medidas compensatórias e/ou mitigadoras como condição para expedição da licença, objetivando adequar o empreendimento ou atividade ao cumprimento das funções sociais da Cidade e da propriedade urbana.

Art. 115. A elaboração e apreciação do EIV, incluindo a fixação de medidas compensatórias e mitigadoras, observarão:

I – Diretrizes estabelecidas para a área de influência do empreendimento ou atividade;

II – Estimativas e metas, quando existentes, relacionadas aos padrões de qualidade urbana ou ambiental fixados nos planos governamentais ou em outros atos normativos federais, estaduais ou municipais aplicáveis;

III – Programas e projetos governamentais propostos e em implantação na área de influência do empreendimento ou atividade.

Parágrafo único. Para fins da efetividade de medidas compensatórias, poderá haver flexibilização de parâmetros urbanísticos.

Art.116. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente, ou área de influência, incluindo a análise, do mínimo, os seguintes aspectos:

I – Adensamento populacional;

II – Equipamentos urbanos e comunitários;

III – Uso e ocupação do solo;

IV – Valorização imobiliária;

V – Geração de tráfego e demanda por transporte público;

VI – Ventilação, iluminação e conforto ambiental;

VII – Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Art. 117. Para evitar, superar ou minimizar impactos negativos a serem gerados pela atividade ou empreendimento, o Município poderá solicitar, como condição para aprovação do projeto, alterações e complementações no mesmo, bem como a execução de medidas de qualificação da área de influência da atividade ou empreendimento, tais como:

I – Ampliação das redes de infraestrutura urbana;

II – Área de terreno ou área edificada para instalação de equipamentos comunitários em percentual compatível com o necessário para o atendimento da demanda a ser gerada;

III – Ampliação e/ou adequação do sistema viário, faixas de desaceleração, pontos de ônibus, faixas de pedestres, semaforização, ciclofaixas, estacionamentos e rotas acessíveis;

IV – Proteção acústica com adoção de filtros ou outros mecanismos que minimizem incômodos da atividade ou empreendimento, em especial ao uso residencial existente;

V – Recuperação e/ou manutenção de imóveis, fachadas ou outros elementos arquitetônicos ou naturais considerados de interesse paisagístico, histórico, artístico ou cultural;

VI – Produção de unidades habitação de interesse social no próprio empreendimento ou em sua área de influência;

VII – Implantação, recuperação e/ou manutenção de espaços públicos e áreas verdes;

VIII – Disponibilidade de cotas de emprego e cursos de capacitação profissional, ao longo da construção do empreendimento, para moradores de baixa renda da área de influência.

IX – Outras que se mostrem adequadas em razão do tipo de empreendimento ou atividade.

§ 1º As exigências previstas no caput deste artigo deverão ser proporcionais ao porte e ao impacto do empreendimento.

§ 2º A aprovação do empreendimento ou atividade ficará condicionada à assinatura de Termo de Compromisso pelo interessado, em que este se compromete a arcar integralmente com as despesas decorrentes das obras e serviços necessários à minimização dos impactos decorrentes da sua implantação e funcionamento, bem como demais exigências do Município.

§ 3º O Certificado de Conclusão da Obra, de Habite-se ou o Alvará de Funcionamento só será emitido mediante comprovação da conclusão das obrigações previstas no parágrafo anterior .

Art. 118. Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV , que ficarão disponíveis para consulta, no órgão municipal competente, por qualquer interessado.

Art. 119. A elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança não substitui a elaboração e aprovação do Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA), quando requerido nos termos da legislação ambiental.

CAPÍTULO V

DO DIREITO DE PREEMPÇÃO

Art.120. O Município poderá exercer o Direito de Preempção para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares.

Parágrafo único. O Direito de Preempção será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para:

I – Regularização fundiária;

II – Execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;

III – Constituição de reserva fundiária;

IV – Ordenamento e direcionamento da expansão urbana;

V – Implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

VI – Criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;

VII – Criação de UCs ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;

VIII – Proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

Art. 121. O Direito de Preempção poderá ser aplicado:

I – Na Zona Beira Rio para aquisição de terrenos que permitam a conexão da cidade com o Rio Madeira;

II – Em Zona de Proteção dos Igarapés para aquisição de terrenos voltados para os corpos hídricos necessários para a implantação de parques, áreas públicas, equipamentos públicos e outras medidas que contribuam para a preservação dos igarapés e a qualidade urbana ambiental da cidade;

III – Em outras zonas ou áreas definidas por lei específica necessárias à implantação de projetos em desenvolvimento pelo Município.

§ 1º Os imóveis territoriais, com ou sem construção, colocados à venda nas áreas definidas no caput deverão ser necessariamente oferecidos ao Município, que terá preferência para aquisição pelo prazo de dois anos.

§ 2º A lei municipal de que trata o inciso III do caput deste artigo Lei deverá enquadrar cada área em que incidirá o direito de preempção em uma ou mais das finalidades enumeradas no parágrafo único do artigo 124 desta Lei, bem como definir as tipologias de imóveis sujeitos ao direito de preempção em cada área e demais regras de aplicação do instrumento.

CAPÍTULO VI

DA TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR

Art. 122. A Transferência do Direito de Construir (TDC), prevista no art. 35 do Estatuto das Cidades (Lei 12.257/2001), poderá ser aplicada em áreas que o Município pretenda adquirir imóveis para implantação de projetos de interesse público, para fins de:

I – implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

II – Preservação, quando o imóvel for considerado de interesse histórico, ambiental, paisagístico, social ou cultural.

Art. 123. Os imóveis passíveis de transferir direito de construir são aqueles situados nas seguintes zonas urbanas:

I – Zona Beira Rio;

II – Zona de Proteção dos Igarapés;

III – Zona Especial de Interesse Histórico e Cultural.

Art. 124. A TDC ocorrerá exclusivamente quando o Município tiver interesse na aquisição do imóvel cedente e só será concedida ao proprietário que doar ao Município seu imóvel, para os fins previstos no artigo 122 desta Lei.

Art. 125. A TDC será efetuada mediante autorização especial a ser expedida pelo órgão municipal responsável pelo planejamento e gestão urbana, sendo especificada, em metros quadrados, a quantidade de área a ser transferida, observados os princípios de equiparação de valores dos terrenos cedentes e dos terrenos receptores.

Parágrafo único. Lei específica definirá fórmula de cálculo e demais condições para celebração da TDC.

Art. 126. Autorizada a TDC, o proprietário de imóvel urbano poderá exercer o direito de construir correspondente, considerando o disposto no artigo 125 desta Lei, em terreno passível de receber potencial construtivo, ou alienálo mediante escritura pública, desde que previamente autorizado pelo Município.

§ 1º Cada imóvel poderá realizar uma única transação destinada a transferir direito de construir, podendo transferir integralmente o potencial construtivo resultante da aplicação do Coeficiente de Aproveitamento Básico.

§ 2º Em qualquer caso, a transferência do direito de construir respeitará o Coeficiente de Aproveitamento Máximo que incide no imóvel receptor , bem como os demais parâmetros urbanísticos.

§ 3º Fica vedada a transferência de direito de construir para imóveis situados em perímetro de Operação Urbana Consorciada.

Art. 127. Sobre o potencial construtivo transferido com base na fórmula de cálculo e demais disposições da lei específica que regulamentar o instrumento não incidirá a Outorga

Onerosa do Direito de Construir.

CAPÍTULO VII

DAS OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS

Art. 128. Considera-se Operação Urbana Consorciada (OUC) o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Município com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais, melhorias de infraestrutura e do sistema viário, ampliação dos espaços públicos e valorização ambiental.

Parágrafo único. A instituição de uma OUC tem por objetivo dar viabilidade a um projeto urbano concebido para uma determinada área da cidade.

Art. 129. Os projetos urbanos a serem implementados por meio de OUCs envolverão pelo menos uma das seguintes finalidades:

I – Implantação de equipamentos estratégicos para o desenvolvimento urbano;

II – Implantação ou qualificação de espaços públicos;

III – Implantação de programas de habitação de interesse social;

IV – Valorização de patrimônio ambiental, histórico, arquitetônico, cultural e paisagístico;

V – Melhoria e ampliação das redes de infraestrutura de saneamento básico.

VI – Melhoria das condições de mobilidade urbana.

Art. 130. Cada OUC será criada por lei municipal específica, de acordo com as disposições legais;

I – Delimitação do perímetro da área de abrangência;

II – Finalidades da operação;

III – Programa básico de ocupação da área e intervenções previstas;

IV – Programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;

V – Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV);

VI – Solução habitacional dentro de seu perímetro, no caso da necessidade de relocação unidades ocupadas por famílias de baixa renda, localizadas em áreas de risco;

VII – Estratégias de preservação de imóveis e espaços urbanos de especial valor cultural e ambiental;

VIII – Contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função dos benefícios recebidos;

IX – Forma de controle e monitoramento da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil;

X – Conta ou fundo específico que deverá receber os recursos de contrapartidas financeiras decorrentes dos benefícios urbanísticos concedidos.

Art. 131. O estoque de potencial construtivo adicional a ser definido para as áreas de OUC deverá ter seus critérios e limites definidos na lei municipal específica que criar e regulamentar a operação.

§ 1º O potencial construtivo adicional na área da OUC poderá ser adquirido por meio da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEP ACs), nos termos do art. 34 do

Estatuto da Cidade, ou por outro mecanismo que garanta o equilíbrio econômico-financeiro da operação.

§ 2º Os recursos obtidos pelo Poder Público serão aplicados exclusivamente no perímetro da OUC, na implementação do programa básico de ocupação da área e do programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação.

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 132. São partes integrantes do presente Plano Diretor os seguintes anexos:

I – Anexo 1 – Mapas, sendo os mapas subscritos por técnicos habilitados e compartilhados com autoridades municipal, sendo responsável pelos respectivos arquivos digitais, que deverão acompanhar as reproduções impressas ou eletrônicas desta Lei;

II – Anexo 2 – Quadro de vias (Hierarquia Viária);

III – Anexo 3 – Núcleos Urbanos dos Distritos de Porto Velho;

IV – Anexo 4 – Quadro dos Coeficientes de Aproveitamento por Zona Urbana;

V – Anexo 5 ao 8 – Quadro de coordenadas georreferenciadas do distrito sede.

§ 1º Os Mapas 1 – Macrozoneamento de Porto Velho (Escala Municipal); 1a – Macrozoneamento de Porto Velho (Escalda do entorno da macrozona urbana); 4 – Zoneamento Urbano de Porto Velho e 7 – Sistema Viário da Macrozona Urbana são representações das informações georreferenciadas constantes dos arquivos eletrônicos mantidos pelo Poder Executivo

Municipal e que integram o Sistema Municipal de Informações Urbanas e Territoriais conforme Anexo 5 ao 8, os quadros de Coordenadas.

§ 2º Em até 180 (cento e oitenta) dias após a conclusão dos trabalhos de confecção da base cartográfica georreferenciada do Município, as Macrozonas, Zonas Urbanas e áreas delimitadas nesta Lei deverão ser integradas à nova base.

Art. 133. O Poder Executivo elaborará projetos de lei dispondo sobre a revisão da Lei de Parcelamento do Solo Urbano, da Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e do Código Municipal de Obras e Edificações a fim de adequá-las às disposições deste Plano Diretor .

Art. 134. Os projetos de parcelamento ou edificação já licenciados com base na legislação anterior continuarão valendo nos prazos estabelecidos nos respectivos processos administrativos.

Parágrafo único. A renovação da licença estará condicionada ao cumprimento das exigências deste Plano e da legislação urbanística da época de sua aprovação inicial, garantida sua adequação à nova legislação.

Art. 135. Os parcelamentos legalmente licenciados antes da vigência desta Lei e que, por força dela, deixaram de integrar o perímetro urbano, serão considerados como situação constituída, em observância aos preceitos constitucionais da segurança jurídica e do ato jurídico perfeito.

Art. 136. O Poder Executivo elaborará Plano de Ação e Investimentos (P AI) que indique ações estruturantes para implementação das estratégias e diretrizes do Plano Diretor , de modo a orientar os investimentos do Município e fornecer subsídios para alteração e revisão dos instrumentos de planejamento orçamentário.

Art. 137. O Plano Diretor será revisado no prazo máximo de dez anos a partir da data de sua publicação.

§ 1º O processo de revisão do Plano Diretor observará o processo participativo, com realização obrigatória de audiências públicas promovidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, leituras comunitárias e demais ações que visem ampliar a discussão das propostas e seu conhecimento pela população e setores afetados.

§ 2º Alterações pontuais, desde que tecnicamente justificadas, poderão ser realizadas a qualquer tempo, desde que não atentem contra as diretrizes basilares deste Plano Diretor , ouvindo o CONCIDADE.

§ 3º Projetos de alterações pontuais do Plano Diretor , de iniciativa do Executivo, poderão ser realizados com base em estudo ou evidência técnica, podendo ser solicitado o parecer opinativo do CONCIDADE acerca da mudança pretendida.

Art. 138. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 139. Revogam-se as disposições em contrário, em especial:

I – A Lei Complementar nº 311/2008;

II – Os artigos 3º, 4º, 5º e 6º da Lei Complementar nº 570/2015;

III – Os Coeficientes de Aproveitamento estabelecidos na Lei Complementar nº 097/1999 e suas alterações.

HILDON DE LIMA CHAVES

Prefeito

III.3 – Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo

III.3.1 – Lei Complementar nº 097 de 29 de dezembro de 1999

A Lei Complementar nº 097/1999, dispõe sobre o Parcelamento, uso e ocupação do solo do município de Porto Velho.

O art. 1º estabelece ser objetivo da lei o estabelecimento de normas relativas ao parcelamento, uso e ocupação do solo do Município de Porto Velho.

O parágrafo único do art. 1º relaciona os Anexos integrantes da Lei, sendo:

Anexo 1 - planta referente ao uso do solo;

Anexo 2 - planta referente à hierarquização do sistema viário;

Anexo 3 – planta referente às áreas e equipamentos especiais;

Anexo 4-quadro referente ao regime urbanístico;

Anexo 5 - quadros referentes ao sistema viário;

Anexo 6 - descrição dos perímetros das zonas de uso;

Anexo 7 - descrição do perímetro urbano;

Anexo 8 - descrição das categorias de uso;

Pelo comando do art. 2º estão sujeitas ao disposto na lei, entre outras, a execução de arruamentos, a realização de quaisquer planos, projetos, obras e serviços públicos e particulares, que afetem, por qualquer meio, direta ou indiretamente, a organização físico-territorial da cidade.

Nos termos do art. 3º, para todos os fins de direito, em especial para os fins fiscais, urbanísticos e de planejamento, o território do Município de Porto Velho divide-se em área urbana e área rural. Para os fins administrativos, o Município divide-se em Distritos.

O art. 4º dispõe acerca da abrangência da área urbana, sendo composta do Distrito sede do Município de Porto Velho, definido pelo perímetro urbano (descrição e planta constantes do Anexo 4) e demais distritos existentes ou que sejam criados.

Por sua vez, o art. 5º define a abrangência da área rural, sendo, a porção do território compreendido entre os limites da área urbana do Município, descrita no Anexo 4, e as divisas municipais.

O art. 6º, fazendo referência aos objetivos e diretrizes do Plano Diretor, divide a zona urbana da cidade de Porto Velho em Área Urbana de Ocupação Concentrada (AOC) e Área Urbana de Ocupação Média (AOM), definindo-as e caracterizando cada uma das áreas.

Os objetivos da Lei são elencados no art. 9º, dentre eles a promoção do uso e da ocupação do solo urbano de forma racional, e o estímulo e orientação do desenvolvimento urbano.

O art. 10 elenca as diretrizes gerais a serem observadas na aplicação da Lei:

"I. definir o uso do solo urbano, indicando locais mais apropriados a cada atividade, evitando-se conflitos entre atividades incompatíveis;

II. controlar as densidades a serem atingidas na utilização do solo urbano, com a finalidade de otimizar a utilidade de serviços básicos e permitir o adequado alojamento populacional;

III. coordenar o planejamento desenvolvido por entidades dos sistemas habitacional e de planejamento urbano;

IV. implementar o planejamento do sistema de áreas verdes, preservando as atuais e promovendo o aumento do índice de áreas verdes por habitantes;

V. ordenar a estrutura viária, hierarquizando-a de forma a otimizar o sistema de circulação, transporte e estacionamento; e

VI. manter permanente coordenação com órgãos federais, estaduais e municipais, que atuam na mesma área, a fim de assegurar a programação e execução integradas de investimentos." (grifos não originais)

O art. 17, em função de usos predominantes estabelecidos pelo zoneamento e de características especiais de seu sítio de implantação, estabelece a classificação dos loteamentos em categorias, quais sejam: residenciais; de interesse social e industriais.

Quanto aos loteamentos de interesse social, o parágrafo único dispõe que, poderão ser construídos em qualquer zona de uso, a critério do Poder Executivo, nos termos do disciplinamento de lei específica.

O art. 21 remete para o Anexo 5 a descrição dos padrões a serem adotados para as vias de circulação dos loteamentos.

A Lei sob análise dedicou o Título IV ao Regime Urbanístico. O Capítulo I foi reservado ao disciplinamento dos padrões urbanísticos, sendo estes caracterizados pelo art. 48 como a representação quantitativa da ordenação do espaço urbano, no que concerne ao regime urbanístico e aos equipamentos urbanos estabelecidos, com vistas ao:

"I. adequado relacionamento das edificações com o local onde se encontram;

II. adequado relacionamento das densidades populacionais e das atividades exercidas nas zonas com os equipamentos urbanos."

O art. 50 estabelece a definição do regime urbanístico por meio de normas relativas ao uso e ocupação do solo e aos dispositivos de controle de edificações. Quanto aos últimos, constantes do Código de Obras do Município.

O Capítulo II tratou do Uso e Ocupação do Solo, determinando o art. 51 a regulação mediante a instituição de zonas de uso:

I. as zonas de uso estão delimitadas por vias e logradouros públicos, divisas de lotes e acidentes geográficos, conforme discriminadas no Anexo 1;

II. em cada zona de uso haverá uso de solo permitidos, sujeitos a controle especial e proibidos.

O art. 56 estabelece que nas Áreas Urbanas de Ocupação Concentrada (AOC) e Média (AOM) as unidades territoriais denominam-se "zonas", subdividindo de acordo com a tendência de uso do solo em subcategoria, quais sejam:

"I. ZR - Zona de uso residencial;

ZR1 – Zona de uso residencial de baixa densidade;

ZR2 - Zona de uso residencial de média densidade;

ZR3 - Zona de uso residencial de alta densidade;

ZPI - Zona de Proteção dos Igarapés;

ZCH - Zona residencial de Chácaras de Recreio;

II. ZM - Zona de uso misto;

III. ZC - Zona central;

IV. ZA - Zona de uso atacadista;

V. ZE - Zona de uso especial;

VI. ZP - Zona Portuária."

O Parágrafo 1º, por sua vez, disciplina que a localização, a descrição dos perímetros e os índices urbanísticos, relativos às zonas tratadas no artigo, encontram-se descritos nos Anexos 1, 4, e 6.

O art. 73 remete para os Anexos 1 e 4 o elenco dos valores dos índices de controle urbanístico e dos locais de ocorrência.

Quanto a estacionamento ou área para carga e descarga, o art. 80 possibilita a utilização, para tal, dos recuos mínimos previstos, desde que não interfiram com área de circulação de pedestres.

A Seção V tratou dos corredores de Comércio e Serviços, sendo os mesmos caracterizados pelo art. 90 como "Corredores de comércio e de serviços constituem áreas territoriais que, pela predominância das atividades comerciais ou de serviços, se caracterizam como espaços urbanos especializados no atendimento das necessidades da população, residente nos respectivos raios de influência da cidade, de acordo com seu nível de especialização".

O art. 92 descreveu o objetivo da instituição de corredores comerciais e de serviços, qual seja, a realização de agrupamentos de diversos usos e ocupações, necessários para estruturação da área urbana.

A localização dos corredores de comércio e serviços, conforme art. 93, consta do Anexo 3 da Lei.

Conforme o tipo de uso e atividades, nos termos do art. 94, os corredores de comércio e serviços são classificados:

"I. Corredor de comércio e serviços local - CL;

II. Corredor de comércio e serviços diversificados - CD;

III. Corredor de grandes equipamentos - CGE;

IV. Corredor especial – CE."

O Parágrafo 2º define, indicando-os, quais os corredores de comércio e serviços, cuja caracterização ocorre pela predominância das atividades de comércio e serviços de atendimento à população local e tem como finalidade a organização dessas atividades a nível do bairro.

O Parágrafo 4º define, indicando-os, quais os corredores de comércio e serviços diversificados, que se caracterizam pela predominância das atividades de comércio e serviços diversificados e tem como finalidade a organização dessas atividades, as quais geram volume de tráfego mais intenso, em vias de circulação que as comportem, auxiliando o acesso da população a tal serviço.

O Parágrafo 6º trata dos corredores de grandes equipamentos, indicando-os, cuja destinação é a instalação de grandes equipamentos e serviços urbanos e tem como finalidade a organização dessas atividades que geram grande volume de tráfego e requerem condições viárias específicas.

Por fim, o Parágrafo 7º define corredor especial, caracterizando-o pela incidência simultânea de atividades de comércio e serviços diversificados e comporta a instalação de grandes equipamentos.

A Lei reservou a Seção VIII para o disciplinamento das Áreas de Estacionamento. As áreas em edificações, assim como, a obrigatoriedade ou não de área para carga e descarga, por categoria de uso, foram estabelecidos no Anexo 5 Quadro 3 da Lei.

O Parágrafo único do art. 108 facultou a utilização, ratificando a previsão do art. 80, para estacionamento ou área para carga e descarga, dos recuos mínimos e de fundos previstos pela Lei, observada a não interferência com área de circulação de pedestres e mantidas as condições de acesso previstas pelo Código de Obras.

O art. 110 estabeleceu o espaço mínimo para carga e descarga, 24 m² (vinte e quatro metros quadrados), assim como, a largura mínima de 3 m (três metros).

O Parágrafo único deixou a cargo da Prefeitura Municipal a fixação de horários para os serviços de carga e descarga para edificações existentes, na data de publicação da Lei, e desprovidas do espaço correspondente.

A Estrutura Viária, Seção IX, foi tratada nos art. 13 e seguintes.

O art. 113 remete aos Anexos 2 e 5 a constituição do sistema viário urbano.

O art. 115 determina a observância do planejamento do sistema viário urbano de acordo com a seguinte classificação hierárquica:

"I. Rede Viária Principal, constituída pelas:

a) vias arteriais, que estabelecem conexões rodoviárias, de forma a otimizar seu acesso e minimizar o tráfego rodoviário em área urbana; e

b) vias coletoras, que definem a estrutura viária urbana e de uso do solo.

II. Rede Viária Secundária, constituída pelas:

a) vias de interligação entre aquelas definidoras de estrutura viária urbana;

b) vias locais que propiciam acesso a lotes."

A Seção X disciplinou o Uso do Solo na Zona Rural.

O art. 118 relacionou as atividades de predominância na Zona Rural, quais sejam, exploração agrícola, pecuária, extrativa vegetal e mineral ou agroindustrial.

O Título VI foi dedicado ao estabelecimento das infrações e as respectivas penalidades.

III.3.2 – Lei Complementar nº 398, de 22 de novembro de 2010.

Dispôs sobre a Outorga Onerosa do Direito de Construir, alterou dispositivos da Lei Complementar nº 097, de 29 de dezembro de 1999, alterada pela Lei Complementar nº 110, de 26 de dezembro de 2000, e pela Lei Complementar nº 336, de 02 de janeiro de 2009.

"Art. 8º. Os Quadros do Regime Urbanístico - Anexo 4, quadro 1 e 2 da Lei Complementar nº 097, de 29 de dezembro de 1999, alterado pela Lei Complementar nº 110, de 26 de dezembro de 2000, passa a ter os valores contidos no Anexo Único desta Lei. "

III.3.3 – Lei Complementar nº 643 de 26 de dezembro de 2016.

Alterou dispositivos da Lei Complementar nº 097 de 29 de dezembro de 1999, alterada pela Lei Complementar nº110 de 26 de dezembro de 2000, alterada pela Lei Complementar nº 336 de 02 de janeiro de 2009, alterada pela Lei Complementar nº 398 de 22 de novembro de 2010, alterada pela Lei Complementar nº 622 de 17 de maio de 2016

A LC 643/2016 introduziu alterações em alguns pontos da LC 097/1999:

- alterou a redação do art. 1˚;

- incluiu o §4˚ no art. 39;

- alterou redação dos incisos IV, V, VI, VII e XIV do art. 55;

- no art. 94, §2˚ alterou a redação do inciso I e acrescentou os incisos V ao XX;

- no art. 94, §4˚ alterou a redação IV e VII e revogou o VIII;

- no art. 94, §6˚ alterou a redação dos incisos II e III e acrescentou os incisos V e VI;

- alterou a descrição de Zonas ZR1 e ZR2 do Anexo 6 – Descrição dos Perímetros das Zonas de Uso;

- alterou o Anexo 8 – Descrição das Categorias de Uso;

- Os Quadros do Regime Urbanístico – Anexo 4, com redação da LC 398/2010, passaram a ter os valores contidos nos Quadros 1 e 2 com a redação da LC.

III.3.4 – Lei nº. 2.277 de 29 de fevereiro de 2016.

"Dispõe sobre a construção de postos revendedores de combustíveis, estabelecendo a obrigatoriedade na execução de medidas preventivas de proteção ao meio ambiente e de segurança contra explosões e incêndios, e dá, outras providências"

A Lei em tela, além de disciplinar acerca da construção de postos revendedores de combustíveis, **revogou expressamente a Lei 097/1999 – Lei de Parcelamento e Uso do Solo, nos seguintes termos**, in verbis:

"Art. 28 - Esta Lei Revogará a Lei 097-1999 e o artigo 302 da Lei nº 063 de 13/04/1973, e item VI do artigo 18 e modifica o artigo 28 e seus itens da lei nº 1954 de 13 de setembro de 2011 que dispõe sobre todas as disposições em contrário."

III.3.5 – Lei Complementar nº 603, de 01 de abril de 2016.

Esta lei revogou o art. 28 da Lei nº 2.277/2016 (artigo que havia revogado a Lei Complementar 097/1999) e repristinou a LC 097/1999, ou seja, trouxe novamente à vigência a LC revogada.

"Art. 1º. Está revogado art. 28, da Lei n° 2.277, de 29 de fevereiro de 2016. (...)

Art. 3º. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, ***repristinando a Lei Complementar nº 097*** *de 29 de dezembro de 1999." (grifos não originais)*

III.4 – Estacionamento – Lei nº. 2.185 de 22 de outubro de 2014.

"Estabelece normas para o funcionamento regular dos estacionamentos particulares na forma que especifica".

A normativa trata somente dos estacionamentos particulares.

O art. 1º determina o atendimento às normas constantes da Lei pelas empresas privadas que disponibilizam estacionamento para seus clientes no Município de Porto Velho, tanto em relação aos estacionamentos remunerados quanto aos gratuitos.

O art. 2º conceitua empresas privadas, para os efeitos da Lei, nos seguintes termos: "entende-se por empresas privadas, as pessoas jurídicas que exploram atividade econômica lucrativa e recebem elevado número de consumidores, devido a sua abrangência e relevância social, como Shopping Centers, Supermercados, Faculdades, Centros Comerciais, Rodoviárias, Hospitais, Aeroportos, dentre outros. "

O art. 3º, por sua vez, proíbe a utilização dos bens públicos para fins de estacionamento sem a competente autorização. In verbis:

"Art. 3º – Fica proibido a utilização de espaços, vias ou logradouros públicos por pessoas físicas ou jurídicas, para realizar estacionamento remunerado, ainda que de forma eventual, sem a respectiva autorização da autoridade competente.

Parágrafo único – É obrigação e dever do Poder Executivo, usar o seu poder de polícia, combater os estacionamentos clandestinos e/ou irregulares."

III.5 – Calçadas – Lei nº. 1.954, de 13 de setembro de 2011.

"Estabelece padronização para as calçadas no município de Porto Velho e dá outras providências".

O Capítulo I foi dedicado às definições necessárias ao entendimento do assunto tratado. O art. 1º definiu calçada, nos seguintes termos:

"Art. 1º. Calçada é a parte da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível a implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins."

O art. 2º contemplou definições diversas, entre as quais:

"I - abrigo de ônibus: equipamento instalado em ponto de ônibus, fora de terminal de embarque e desembarque, que propicia ao usuário proteção das intempéries;

II - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos;

III - acessível: espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou outro elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação;

IV - área de carga e descarga: parte da via regulamentada por sinalização vertical e horizontal, reservada exclusivamente para o uso de veículos comerciais quando em operação de carga e descarga. (...)

VII - barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental: qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano; (...)

XI - corredores viários: vias ou conjunto de vias criadas para otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano; (...)

XV - área de estacionamento: local destinado à imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque; (...)

XVII - faixa de acesso: área existente entre o alinhamento predial e a faixa livre, existente em calçadas com largura maior ou igual a 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

XVIII - faixa livre: área do passeio via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou outras interferências;

XIX - faixa de serviço: área da calçada destinada à colocação de objetos, elementos, mobiliário urbano e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante a autorização do Poder Público;

XX - faixas de trânsito: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;

XXI - faixa de travessia de pedestres: demarcação transversal à pista de rolamento de veículos, para ordenar e regulamentar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via, bem como advertir condutores de veículos da necessidade de reduzir a velocidade de modo a garantir a segurança e da preferência da travessia dos pedestres no local; (...)

XXIV - foco de pedestre: indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada;

XXV – guia: borda ao longo do leito carroçável ou limite do passeio, geralmente construída com concreto ou granito, que cria barreira física entre a faixa de trânsito e o passeio, propiciando ambiente mais seguro para os pedestres e facilidades para a drenagem da via;

XXVI - guia de balizamento: elemento edificado ou instalado junto aos limites laterais das superfícies de piso destinado a definir claramente os limites da área de circulação de pedestres, perceptível por pessoas com deficiência visual;

XXVII - guia rebaixada: é o meio-fio na função desejável para permitir a transposição da calçada; (...)

XXXIII - passeio ou passeio público: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separado por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

XXXIV - pedestre: pessoa que anda ou está a pé, em cadeira de rodas ou conduzindo bicicleta na qual não esteja montada;

XXXV – piso tátil: piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

XXXVI - pista ou leito carroçável: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou canteiros centrais;

XXXVII - Pólo Gerador de Tráfego (PGT): edificações ou instalações que exercem grande atratividade sobre a população, mediante a oferta de bens ou serviços, gerando elevado número de viagens, com substanciais interferências no tráfego do entorno e necessidade de aumento de áreas de estacionamento;

XXXVIII - ponto de ônibus: trecho ao longo da via reservado ao embarque e desembarque de usuários do transporte coletivo, podendo ter ou não elemento (abrigo) que proteja os usuários das intempéries;

XXXIX - ponto de táxi: trecho ao longo da via reservado ao estacionamento de veículos de aluguel, bem como o embarque e desembarque dos usuários, podendo ter ou não elemento (abrigo) que proteja os usuários das intempéries;

XLI - rampa: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminhamento. Consideram-se rampas aquelas com declividade igual ou superior a 5% (cinco por cento);

XLII - rampa de veículos: parte da rua ou passagem provida de rebaixamento de calçada e guia para acesso de veículos entre a rua e uma área específica ou não trafegável;

XLIII - rebaixamento de calçada: rampa construída ou instalada na calçada destinada a promover a concordância de nível entre o passeio e o leito carroçável;

XLIV - rota acessível: trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os elementos e espaços internos ou externos de um local e pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida (...)

XLVI - sinalização: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de orientar e garantir a utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

XLVII - trânsito: movimentação e mobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

LI - via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

LII - via de trânsito rápido: via caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

LIII - via arterial: via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

LIV - via coletora: via destinada a 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;

LV - via local: via caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;

LVI - vias e áreas de pedestres: vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres; (...)"

O art. 3º elenca os princípios a serem atendidos na instalação nos passeios de mobiliário urbano, equipamentos, sinalização e demais infraestruturas, quais sejam, acessibilidade, segurança, desenho adequado, continuidade e utilidade, e nível de serviço e conforto.

A composição da calçada será organizada, segundo as disposições do art. 4º, em 3 (três) faixas, conforme desenhos do Anexo I da Lei. O Anexo I que estabelece as dimensões mínimas, recomendáveis e desejáveis para as vias tipo 01 - Arteriais, vias tipo 02 - Coletoras e vias tipo 03 - Locais.

A calçada é formada pelos seguintes componentes:

"I - guias e sarjetas;

II - faixa de serviço;

III - faixa livre;

IV - faixa de acesso;

V – esquina, incluindo a área de intervisibilidade."

Quanto às guias e sarjetas, o art. 5º determinou que sua execução aconteça de acordo com as Instruções de Execução da Prefeitura Municipal, em concreto "fck 20 Mpa", conforme Anexo II da Lei.

O art. 7º dispôs acerca da faixa de serviço, nos seguintes termos:

"Art. 7º. A faixa de serviço, localizada em posição adjacente à guia, deverá ter no mínimo 0,80 cm (oitenta centímetros) sendo que, em casos onde a largura da calçada existente for inferior a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), a faixa de serviço deverá ter sua largura correspondente ao remanescente da faixa livre, variando de 0,50 cm (cinquenta centímetros) a 1,00 m (um metro)."

Em relação à faixa livre o art. 10 disciplinou:

"Art. 10. A faixa livre é a área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos e/ou de infra-estrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, rebaixamento de guias para o acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária, (...)"

A esquina, nos termos do art. 13, constitui o trecho do passeio formado pela área de confluência de 2 (duas) vias. Deve ser constituída, conforme disposições do art. 14, de modo a:

"I - facilitar a passagem de pessoas com mobilidade reduzida;

II - permitir a melhor acomodação de pedestres;

III - permitir boa visibilidade e livre passagem das faixas de travessia de pedestres nos cruzamentos."

A Lei em comento dedicou uma Capítulo, V, para tratar dos Dispositivos Específicos de Acessibilidade.

O art. 19 determinou a incorporação às calçadas dos dispositivos de acessibilidade conforme NBR 9050 da ABNT ou norma técnica que a substitua, assim como nas resoluções municipais específicas. Assim, todo o Capítulo remete à observância da NBR 9050 da ABNT quanto ao tema tratado, 'Acessibilidade'.

O rebaixamento das calçadas e guias foi normatizado nos artigos 20 a 22, conforme segue:

"Art. 20. O rebaixamento de calçadas e guias junto à faixa de travessia de pedestres e junto à marca de canalização de vagas destinadas ao estacionamento de veículos que transportam pessoas com deficiência nas vias e logradouros públicos do Município deverá atender a pelo menos um dos critérios de projetos estabelecidos na NBR 9050 da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, ou regulamentação superveniente que a substitua."

Art. 21. Fica obrigado o emprego de rebaixamento de calçada e guia junto à faixa de travessia de pedestres e junto à marca de canalização de vagas destinadas ao estacionamento de veículos que transportam pessoas com deficiência nas vias e logradouros públicos, devendo a sua execução e instalação atender aos critérios estabelecidos na NBR 9050 da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas - ou regulamentação superveniente que a substitua.

Art. 22. Os rebaixamentos de calçadas e guias junto à faixa de travessia de pedestres devem estar alinhados, não permitindo travessia de pedestres na diagonal."

A sinalização tátil de alerta e direcional, disciplinada nos artigos 23 e 24, também sob o comando da NBR 9050 da ABNT, é de obrigatória utilização.

"Art. 23. É obrigatória a utilização de sinalização tátil de piso nas vias Arteriais e nas vias Coletoras, devendo estar localizado entre a faixa de serviço e a faixa livre, conforme NBR 9050 da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas – ou regulamentação superveniente que a substitua, bem como a utilização de sinalização tátil de piso na execução de rampas nos cruzamentos destas vias.

Art. 24. É recomendado a utilização de sinalização tátil de piso na execução de rampas para rebaixamentos de calçadas e guias, junto à faixa de travessia de pedestres e junto à marca de canalização de vagas destinadas ao estacionamento de veículos que transportam pessoas com deficiência nas vias e logradouros públicos do município, nas plataformas de embarque e desembarque e na aplicação de mobiliário urbano devendo atender aos critérios de projeto e instalação estabelecidos na NBR 9050, da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas - ou regulamentação superveniente que a substitua."

O Poder Público poderá, em projetos especiais, determinar a implantação de guias de balizamento, art. 25.

O art. 26 trata da possibilidade de instalação de dispositivos de assistência, como corrimãos, em caso de topografia acentuada ou implantação de rotas acessíveis, mediante autorização da Prefeitura Municipal e observadas as limitações impostas.

A Seção V estabeleceu Normas específicas em relação às Garagens, Estacionamentos e Postos de Abastecimento e Serviços e Similares

Quanto aos Estacionamentos, o art. 27 estabeleceu as exigências a serem atendidas pelo acesso aos mesmos.

O art. 28. tratou do rebaixamento de meio fios destinados ao acesso aos postos de abastecimento, estabelecendo a indispensável licença prévia expedida pelo órgão competente da Prefeitura Municipal, obedecendo as seguintes condições:

"I - em postos de abastecimento e serviços de meio de quadra, o rebaixamento de meio-fio será feito em dois trechos de no máximo 8,00 m (oito metros), desde que se mantenha uma distância mínima de 5,00 m (cinco metros) entre eles. Neste caso, os acessos deverão ser definidos exclusivamente como entrada ou saída, sinalizados com setas no piso;

II - em postos de abastecimento e serviços de esquina, não poderá ser rebaixado o meio-fio no trecho correspondente à curva de concordância de duas ruas;

III - em postos de abastecimento e serviços de esquina, deverá haver apenas 01 (um) acesso em cada testada, respeitando a distância máxima de 8,00 m (oito metros) para cada rebaixamento de guia. Em postos onde haja necessidade de locação de 02 (dois) acessos na mesma testada devido à concepção do projeto e/ou localização das bombas, deverá ser respeitado o disposto no inciso I deste artigo, desde que as dimensões do lote sejam suficientes para tal."

Quanto aos assuntos pertinentes ao trânsito, o art. 41 determina que deverão ser observadas as orientações expedidas pelo órgão competente, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

O art. 50 foi reservado ao disciplinamento dos pontos de embarque e desembarque o transporte coletivo, in verbis:

"Art. 50. Todos os pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo deverão ser acessíveis ou fazer parte de um sistema acessível.

§ 1º. Quando houver desnível da plataforma em relação ao passeio, deverá ele ser vencido por meio de rampa, nos padrões da NBR 9050 da ABNT ou norma técnica oficial posterior que a substitua.

§ 2º. Quando houver anteparo vertical, não deverá ele interferir na faixa de livre circulação."

O art. 52. Estabelece as regras para a implantação da sinalização de trânsito e o art. 53 os critérios para implantação dos dispositivos controladores de trânsito.

O art. 60 ratificou a observância dos padrões estabelecidos na Lei, bem como dos projetos específicos das calçadas.

O art. 61 elenca os responsáveis pelas obras e serviços previstos, in verbis:

"Art. 61. O proprietário, o titular do domínio útil, o compromissário comprador ou possuidor a qualquer título de imóvel situado na zona urbana ou de expansão urbana, edificado ou não, fica obrigado a promover, por sua conta e risco, a construção de calçadas e mantê-las em perfeito estado de conservação;

Considera-se responsável pelas obras ou serviços previstos nesta Lei:

I - proprietário do imóvel:

a) o proprietário, o titular do domínio útil ou o possuidor do imóvel, a qualquer título;

b) os responsáveis por imóveis nos termos desta lei, edificados ou não, situados em vias ou logradouros públicos dotados de passeio público e/ou guias e sarjetas, são obrigados a construir as respectivas calçadas na extensão correspondente a sua testada e em se tratando de terrenos pertencentes a loteamentos aprovados o loteador é responsável pela execução das calçadas e dos rebaixamentos de guia para acesso de pedestres, conforme regulamentação da Prefeitura Municipal.

II - Empresas concessionárias de serviço público:

a) as concessionárias ou permissionárias de serviços públicos ou de utilidade pública e as entidades a elas equiparadas, se as obras ou serviços exigidos resultarem de danos por elas causados.

III – Poder Público Federal, Estadual e Municipal:

a) o Poder Público ou entidades de sua administração indireta em seu próprio domínio são responsáveis pelas calçadas das edificações de sua guarda ou administração.

IV – Pessoa física ou jurídica que danificar a superfície.

Parágrafo único. Em caso de projetos de loteamentos urbanos o loteador ser o responsável pela execução das calçadas, sendo a conservação e manutenção de responsabilidade do proprietário do imóvel."

O art. 65 dispõe acerca da notificação do proprietário ou responsável pelo imóvel para regularizar a construção ou reparação da calçada sob sua responsabilidade.

Para o caso do descumprimento da notificação, o art. 68 disciplina a possibilidade da execução da construção ou reparação da calçada por parte do Poder Executivo, com cobrança de indenização do responsável pelo imóvel.

O art. 73 estipulou prazo para adequação das calçadas existentes, conforme o tipo, a partir da vigência da lei, sendo:

"I - Tipo 01 - Vias Arteriais: 3 (três) anos;

II - Tipo 02 - Vias Coletoras: 3 (três) anos; e

III - Tipo 03 - Vias Locais: 6 (seis) anos"

Lei nº 2.014, de 11 de junho de 2012

"Acrescenta dispositivo a Lei nº 1.954, de 13 de setembro de 2011, e dá outras providências".

Art. 1º. O Artigo 72 da Lei nº 1.954, de 13 de setembro de 2011, fica acrescido do parágrafo único com a seguinte redação:

Parágrafo único "Para as obras já iniciadas e para as quais foram emitidos o Alvará de construção pelo Poder Público Municipal, o prazo para adequação dos tipos de calçadas será o mesmo definido no art. 73."

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Lei nº 2.176, de 25 de agosto de 2014

"Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 1.954, de 13 de setembro de 2011 que estabelece a padronização das calçadas no âmbito do Município de Porto Velho e dá outras providências".

Art. 1º. Acrescenta dispositivo ao Capítulo V da Seção V da Lei nº 1.954, de 13 de setembro de 2011 que passa a vigorar com a seguinte redação:

Seção V
"Normas Específicas em relação às Garagens, Estacionamentos e Postos de Abastecimento e Serviços e Similares, Concessionárias e Permissionárias dos Serviços Públicos". (AC)

Art. 2º. Acrescenta o art. 34-A e art. 34-B, na Lei nº 1.954, de 13 de setembro de 2013, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 34-A. As concessionárias e permissionárias de serviços públicos e as autorizatárias que têm nas calçadas, praças e passeios públicos, equipamentos e mobiliário urbano como terminais e pontos de paradas de ônibus, telefones públicos, coletores de lixo, postes de iluminação pública, caixas coletoras de correspondência, quiosques diversos, placas de publicidade, dentre outros que estejam em desacordo com o disposto na ABNT NBR 9050:2004 e legislação pertinentes deverão, no prazo de noventa dias, a contar da publicação desta Lei, adaptar ou retirar os mesmos.

§ 1º As concessionárias permissionárias e autorizatárias que não se adaptarem às disposições desta Lei serão advertidas pela Comissão Especifica de Projetos de Padronização de Calçadas e Mobilidade Urbana, para que promovam as modificações necessárias ou retirem seus equipamentos, ficando, em caso de descumprimento no prazo determinado, sujeitas às seguintes penalidades até o cumprimento das determinações municipais:

I – multa de 10 UPF'S por dia, por até 100 dias;

II – cassação da concessão, permissão ou autorização;

III – quando a notificação preliminar retornar por não localizar o destinatário, por qualquer motivo, a Prefeitura fará notificação por edital, para a devida ação fiscal.

§ 2º As concessionárias, permissionárias e autorizatárias de serviços públicos que realizarem obras de manutenção de seus equipamentos nas calçadas, praças, passeios e públicos e passagens de pedestres devem recompor o local ao término de suas obras sob pena de serem sujeitas a multa na forma do art. 34-B

Art. 34-B. A Comissão Especifica de Projetos de Padronização de Calçadas e Mobilidade Urbana, determinará aos responsáveis pela instalação de canteiros ou jardineiras de mobiliário particular como gradis de portarias de edifícios, de garagens, prismas de concreto "fradinho", entre outros que estejam em desacordo com os objetivos desta Lei, para que se adaptem ou retirem os referidos equipamentos, sob pena das seguintes penalidades:

I – advertência;

II – multa de 06 UPF'S por dia, por até 100 dias;

III – quando a notificação preliminar retornar por não localizar o destinatário, por qualquer motivo, a Prefeitura fará notificação por edital, para a devida ação fiscal". (AC)

Art. 3º. Acrescenta o art. 59-A na Lei nº 1.954, de 13 de setembro de 2013, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 59-A. O mobiliário urbano e o ajardinamento dependerão de autorização do Órgão competente e deverão:

I – preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

II – ser instalados em locais que não intervenham no rebaixamento das calçadas;

III – garantir a autonomia e segurança de sua utilização;

IV – ser posicionados de forma a não comprometer a circulação dos pedestres;

§ 1º Será permitido na faixa de interferência o plantio de vegetação de pequeno porte, em canteiros.

Art. 59-B. O plantio de árvores far-se-á em caixa com dimensão mínima de 0,90m x 0,90m (noventa centímetros por noventa centímetros) e indutor de raiz de tubo de concreto pré-moldado com diâmetro mínimo de 0,80m (oitenta centímetros).

Art. 59-C. As espécies de árvores a serem plantadas nos passeios públicos ou calçadas deverão seguir a recomendação da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e manter, em relação ao plantio, as seguintes distâncias:

I – árvores de pequeno porte: de 5,00m em 5,00m (cinco em cinco metros);

II – árvores de médio porte: de 8,00m em 8,00m (oito em oito metros);

III – árvores de grande porte: de 12,00 m em 12,00m (doze em doze metros)

Art. 59-D. Fica vedado o ajardinamento e instalação de mobiliário urbano em passeios públicos ou calçadas com largura inferior ou igual a 1,25m (um metro e vinte e cinco centímetros)". (AC)

Art. 4º. Acrescenta dispositivos ao art. 60 da Lei nº 1.954, de 13 de setembro de 2011, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 1º As regulamentações necessárias para o devido cumprimento desta Lei, bem como as análises das situações transitórias serão deliberadas por Comissão Permanente Remunerada, sob a coordenação da SEMTRAN – Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito. (NR)

§ 2º A Comissão Permanente de que trata o § 1º deste artigo, fará jus a jetons equivalente a 06 (seis) UPF'S para o coordenador e membros da subcomissão de execução, análise de projetos legislação e vistoria; e 04 (quatro) UPF`S para os integrantes da subcomissão de operação, levantamento e ações fiscais; e a subcomissão de assessoramento de planejamento e secretária executiva, pela presença em cada sessão a que comparecerem, até o máximo de 08 (oito) sessões por mês, com ônus para a SEMTRAN.

§ 3º O total de membros a que se refere o presente artigo será regulamentado por Decreto do Poder Executivo Municipal". (AC)

Art. 5º. Fica criado o Programa de Recuperação de Calçadas "Calçada para Todos", com o objetivo de promover a realização, por parte do Poder Público, de obras e serviços necessários à requalificação e reurbanização de passeios de vias e logradouros públicos considerados de natureza estratégica para o sistema viário do Município, com vistas a assegurar a toda e qualquer pessoa o direito à acessibilidade e mobilidade de maneira autônoma e segura.

Art. 6º. A execução do Programa observará os seguintes princípios:

I – Acessibilidade: garantir mobilidade para todos e assegurar a acessibilidade, principalmente, de idosos, pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – Segurança: as calçadas deverão ser projetadas de forma a minimizar as interferências decorrentes da instalação do mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização, publicidade, tráfego de veículos e edificações;

III – Acessibilidade das rotas: as calçadas devem ser implantadas de forma contínua e integrada por conexões, visando facilitar o deslocamento dos pedestres aos seus destinos;

IV – Diversidade de Uso: o espaço da calçada ou passeio deve ser projetado para o aproveitamento máximo dos benefícios;

V – Aspectos Estéticos e Harmônicos: a calçada deve observar os aspectos estéticos de seu entorno e seu desenho deve ser adequado à via, respeitando as especificações das normas técnicas pertinentes e

aprovadas pela Comissão Especifica de Projetos de Padronização de Calçadas e Mobilidade Urbana, desde que siga a padronização estabelecida pelo Município.

Parágrafo único O Município definirá as áreas ordenadas para o comércio ambulante, somente nas calçadas com mais de 4 metros de largura.

Art. 7º. Ato do Chefe do Poder Executivo delimitará as rotas objeto de intervenção especial, cujas características classifiquem as vias e logradouros públicos que as integram como focos geradores de circulação intensa de pedestres.

§ 1º A decisão acerca da inclusão de rotas no Programa será tomada a partir de parecer prévio elaborado pela Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito, que priorizará as vias e logradouros públicos que:

I – apresentarem maior concentração de serviços públicos ou privados referentes às áreas de saúde, educação, assistência social, cultura, lazer e esporte;

II – possuam média ou alta densidade de empresas destinadas ao comércio varejista;

III – forem consideradas de importância estratégica para otimizar o desempenho do sistema de transporte público.

§ 2º O ato de delimitação estabelecerá o tipo de material e o padrão técnico a serem utilizados na obra, observado o disposto nesta Lei.

§ 3º O proprietário lindeiro do imóvel objeto da execução do passeio público deverá ser comunicado do ato de delimitação da obra, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias do início da recuperação da calçada.

Art. 8º. Concluída a obra o Poder Executivo, através da Secretaria Municipal da Fazenda, promoverá a cobrança administrativa da quantia despendida para requalificação ou reurbanização do passeio do proprietário do imóvel lindeiro à via pública.

§ 1º A regularização de calçadas em áreas consolidadas, poderão ser aprovadas, desde que garantidas a autonomia e segurança dos pedestres em via local, com largura mínima de 1,75 m (um metro e setenta e cinco centímetros)" sendo a faixa livre 1,25 (um metro e vinte e cinco centímetros) e a faixa de serviço 0,50 centímetro (cinquenta centímetros).

§ 2º Utilizar-se-á como forma de cálculo do valor da cobrança a metragem quadrada total da calçada multiplicada pelo preço do metro quadrado contratado pelo Município para pagamento das obras.

Art. 9º. O proprietário será notificado para, no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar do recebimento da notificação, recolher aos cofres municipais o valor devido, ou parcelá-lo na forma do art. 10 a art. 13 desta Lei.

§ 1º Havendo controvérsia acerca da metragem quadrada do passeio utilizada para cálculo do valor da cobrança, poderá o proprietário, no prazo de cinco (05) dias úteis contados do recebimento da notificação, apresentar recurso dirigido à Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito

§ 2º Na hipótese de não pagamento o débito será inscrito em dívida ativa.

Art. 10. O valor da cobrança administrativa poderá ser parcelado em até 24 (vinte e quatro) parcelas mensais e sucessivas.

§ 1º O valor da cobrança será acrescido de juros simples de 1% (um por cento) ao mês, calculado sobre o saldo devedor de cada mês de parcelamento.

§ 2º O atraso no pagamento de qualquer parcela importará na sua atualização monetária e fluência de juros pelos mesmos índices e forma previstos no Código Tributário do Município.

§ 3º O inadimplemento de 03 (três) parcelas consecutivas importará no imediato cancelamento do parcelamento, restabelecendo-se a dívida aos valores originais e abatendo-se as parcelas pagas, atualizadas de acordo com o índice utilizado para atualização dos tributos municipais.

§ 4º O valor mínimo de cada parcela não poderá ser inferior à R$ 10,00 (dez reais).

Art. 11. A cobrança administrava não incidirá sobre os imóveis do Município, bem como aqueles integrantes do patrimônio do Estado e da União.

Art. 12. Os recursos oriundos do pagamento da cobrança administrativa serão depositados em conta do Fundo Municipal de Trânsito e destinados exclusivamente para realização dos objetivos do Programa de que trata este Capítulo.

Art. 13. Após a execução do passeio público caberá ao responsável pelo imóvel, edificado ou não, a obrigação de mantê-lo sempre em perfeito estado de conservação.

§ 1º Se necessária a implantação de rede de distribuição de água potável sob a calçada, esta deverá ocorrer na faixa de acesso e, caso a mesma não exista, a rede de distribuição de água potável deverá ocorrer sob a faixa livre a 2,00m (dois metros) da faixa de serviço.

§ 2º A recomposição da calçada pelos responsáveis e pelas pessoas físicas ou jurídicas que possuam permissão de uso de vias públicas deverá atender, além das disposições gerais estabelecidas nesta Lei, e na Lei 1954/11, às seguintes disposições específicas:

I – nas obras que exijam quebra da calçada, esta deverá ser refeita em toda a sua extensão, conforme os parâmetros contidos nesta Lei e na Lei 1954/11;

II – deverão ser utilizados rigorosamente os mesmos materiais e técnicas especificados pela Prefeitura Municipal para o piso original, desde que aprovado pela Comissão Especifica de Projetos de Padronização de Calçadas e Mobilidade Urbana e o não cumprimento será aplicado as penalidades previstas em Lei;

III – Na recomposição das calçadas que ainda não atendam às disposições desta Lei, a reconstrução deverá ser feita de acordo com o novo padrão estabelecido;

IV – As vias serão definidas e classificadas por decreto municipal sempre com a finalidade de acompanhar a acessibilidade, mobilidade, expansão e urbanização da cidade.

Art. 14. Os prédios de edifícios que não possuem marquise de proteção para queda de objetos dos andares superiores ou sistema de captação do gotejamento de aparelhos de ar condicionado deverão, no prazo de 180 dias da publicação desta Lei, instalar os equipamentos necessários à proteção dos pedestres.

Parágrafo único O não cumprimento do disposto no presente artigo, no prazo estabelecido, acarretará multa de 10 UPF'S por dia, por até 100 dias ao infrator.

Art. 15. Os postos de venda de combustível deverão, no prazo de 180 dias da publicação, demarcar os locais de passagem dos pedestres com destaque para sinalização e diferenciação do piso nos termos de normas municipais e do Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único O não cumprimento do disposto no presente artigo, no prazo estabelecido, acarretará multa de 10 UPF'S por dia, por até 100 dias ao infrator.

Art. 16. O Município delimitará as áreas e estabelecerá as normas de utilização das calçadas após as 18 horas, por bares, restaurantes e feiras de artes e artesanatos, com vistas ao cumprimento desta Lei.

Art. 17. O licenciamento de projetos que impliquem em aumento do tráfego nas calçadas está condicionado ao estudo do impacto sobre a circulação de pedestres e à instalação de equipamentos compensatórios para garantia dos direitos do pedestre.

Art. 18. O Município estabelecerá e fiscalizará o horário de carga e descarga, fora dos horários de grande movimento de pedestres, a ser feito por veículos e equipamentos adequados, em tamanho e peso, à estrutura dos logradouros. Art. 19. Fica proibido a exposição de veículos motorizados ou não, nas calçadas, praças e passeios públicos.

Parágrafo único A infração ao disposto no presente artigo será sujeita a advertência, multa de 06 UPF'S por dia, por veículo e na reincidência, cassação do alvará de funcionamento.

Art. 20. Diante de impossibilidades técnicas quanto às condições de localização do imóvel em relação à via pública, poderá o Município conceder " Habite-se" sem a execução do passeio público, desde que viabilizada a segurança do pedestre, na forma e condições determinadas pelo Município.

§ 2º (Revogado)

VI – (Revogado)

VII – (Revogado)

IX

VIII – (Revogado)

IX – (Revogado)

Art. 22. Ficam inalterados os demais artigos da Lei nº 1.954 de 27 de 13 de setembro de 2011.

Art. 23. As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 24. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, com efeitos retroativos à 02/01/2014.

MAURO NAZIF RASUL

Prefeito

CARLOS DOBBIS

Procurador Geral do Município

III.6 – Parklets – Lei nº. 2.319 de 13 de julho de 2016.

"Institui a instalação de Parklets na cidade de Porto Velho".

O art.1º instituiu a Política de Zonas Verdes, destinada à extensão temporária de passeio público por meio da instalação de parklets.

O Parágrafo único conceituou Parklet, para fins de aplicação da lei, "a ampliação do passeio público, realizada por meio da implantação de plataforma sobre a área antes ocupada pelo leito carroçável da via pública, equipada com bancos, floreira, mesas e cadeiras, guarda-sóis, aparelhos de exercício físicos, paraciclos ou outros elementos de mobiliário, com função de recreação ou de manifestações artísticas."

Os incisos I e II, delimitam as condições e locais para implantação, sendo vedado "à frente ou de forma a obstruir guias rebaixadas, equipamentos de combate a incêndios, rebaixamentos para acesso de pessoas com deficiência, pontos de paradas de ônibus, pontos de táxi e faixas de travessia de pedestres; não suprimam vagas especiais de estacionamento".

O art. 2º determina a plena acessibilidade do parklet ao público, e o art. 3º atribui ao Executivo Municipal a instalação, manutenção e remoção do parklet.

Por fim, o art. 4 º condiciona a vigência da Lei à regulamentação pelo Poder Executivo Municipal.

III.7 - Trânsito

III.7.1 – Lei Complementar nº. 410, de 27 de dezembro de 2010.

"Cria o Fundo Municipal de Trânsito – FMT"

O art. 1º cria o Fundo Municipal de Trânsito – FMT de Porto Velho, "órgão de regime especial, destinado a proporcionar suporte financeiro à ação do Município, em atendimento ao disposto no art. 24 e incisos, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1999 (Código de Trânsito Brasileiro)."

A administração do Fundo, conforme previsão contida no art. 3º, compete ao Conselho Diretor, de caráter deliberativo e consultivo, composto por 09 (nove) membros e respectivos suplentes, nomeados pelo Chefe do Poder Executivo.

O art. 6º dispõe acerca das atribuições do Conselho Diretor, nos seguintes termos:

I – Estabelecer as Diretrizes da Política Municipal de Trânsito e do Fundo Municipal de Trânsito;

II – Planejar, coordenar, orientar e executar as atividades do Fundo Municipal de Trânsito, promovendo os meios necessários à realização de seus objetivos;

III – Desenvolver estudos e pesquisas visando o aperfeiçoamento das atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização e policiamento de trânsito;

IV – Gerenciar e fiscalizar a arrecadação da receita e seu recolhimento;

V – Prestar contas à sociedade civil do Fundo Municipal de Trânsito; e,

VI – Elaborar seu regimento interno."

Em razão do comando do Art. 15, constituem receitas do Fundo Municipal de Trânsito – FMT, entre outras:

"I – o produto da arrecadação das multas previstas na legislação de trânsito, por infrações praticadas no uso de vias terrestres municipais, inclusive juros de mora e atualização monetária, quando houver;

II – o produto da arrecadação proveniente da exploração de estacionamento rotativo em áreas públicas destinadas para este fim; (...)

IX – taxas pertinentes ao setor de trânsito;

X - outras receitas que lhe forem atribuídas por lei."

Quanto as despesas do Fundo, o art. 18, elenca:

"I – Financiamento de programas de educação para o trânsito;

II – Implantação de programas visando à melhoria de qualidade do sistema de trânsito e circulação;

III – Desenvolvimento, aprimoramento e capacitação de recursos humanos ligados à área de trânsito;

IV – Investimento na infra-estrutura urbana de suporte ao sistema de trânsito e circulação;

V – Coletas de Dados, elaboração e divulgação de estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

VI – Capacitação tecnológica dos setores de trânsito para monitoramento dos sistemas de gestão de trânsito;

VII – Investimento em equipamentos que favoreçam a segurança na circulação de pedestres, minimizando conflitos." (grifos não originais)

III. 8 – Transporte Público Coletivo – Legislação e Contrato Administrativo

III.8.1 – Lei Complementar nº. 270, de 15 de dezembro de 2006.

"Reorganiza o Conselho Municipal de Transporte Coletivo de Porto Velho –COMTRANS/PVH"

O art. 2º elencou as competências do Conselho Municipal de Transporte Coletivo – COMTRANS, dentre outras, as seguintes:

"I. Participar da elaboração das diretrizes e bases da política municipal de transporte coletivo, em trabalho conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito – SEMTRAN e demais órgãos competentes;

II. Cooperar com a Administração Municipal na realização de estudos na área do transporte coletivo, com vistas ao desenvolvimento e à implantação de soluções para os problemas apontados;

III. Propor à Administração a adoção de medidas tendentes ao aperfeiçoamento do sistema de transporte coletivo e ao aprimoramento da qualidade dos serviços prestados por seus operadores e agentes, de acordo com a realidade do Município de Porto Velho;

IV. Acompanhar e participar das negociações referentes ao estabelecimento de tarifas para o transporte coletivo, com observação dos critérios técnicos e das planilhas de custos das empresas, inclusive com análises comparativas baseadas em estudos realizados por órgãos congêneres em outros Municípios da Federação; (...)

VI. Manifestar -se sobre a criação, ampliação, avaliação e funcionamento das linhas de Transporte Coletivo do Município, com oitiva da população interessada;

VII . Definir os critérios e o procedimento para a fiscalização comunitária do serviço de transporte coletivo urbano; (...)" (grifos não originais)

O art. 3º determinou a composição do Conselho por 14 (catorze) membros titulares, representativos dos segmentos governamentais e empresariais e da sociedade organizada.

Os órgãos que compõem o Conselho Municipal de Transporte Coletivo, conforme comando do art. 4º, são:

"I. Presidência;

II. Plenário;

III. Comissões Permanentes e Especiais."

O Plenário, nos termos do art. 7º, é o órgão deliberativo de instância máxima do COMTRANS. E, conforme o parágrafo único, "As deliberações do Plenário estão sujeitas à homologação do Prefeito Municipal e, uma vez homologadas, tomarão a forma de Resolução."

III.8.2 – Página 2 – Diário Oficial do Município de Porto Velho (DOM-PVH) de 24 de abril de 2015.

Embora não haja a indicação do número da normativa, o conteúdo é a decretação da caducidade do contrato de concessão do transporte público coletivo vigente.

Constou do art. 1º a declaração da caducidade, nos seguintes termos:

"Art. 1º. Fica declarada a Caducidade do Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros outorgado pelo Município de Porto Velho ao Consórcio Vale do Guaporé, composto pelas empresas Transporte Coletivo Rio Madeira Ltda e Três Marias Transportes Ltda, em conformidade (violação expressa da lei e do contrato) ao que dispõe o artigo 38, § 1º e incisos I, II, IV, V, VI e VII da Lei 8.987/95 e Cláusula Nona (9.1. inciso V) e Cláusula Décima Segunda (itens 12.1 e 12.2 e seguintes), do Contrato de Concessão nº 139/PGM/2003, para fins de exploração do transporte coletivo urbano de passageiros de Porto Velho."

O art. 2º disciplinou a assunção imediata pelo Município de Porto Velho, nos termos do art. 80, I e II, § 1º e 3º, c/c art. 58, V da Lei Federal 8.666/93, "*do objeto da Concessão, mediante a ocupação e*

utilização do local, instalações, equipamentos, veículos e pessoal empregados na execução dos serviços de transporte coletivo na cidade de Porto Velho, objetivando implementar todas as medidas necessárias à continuidade, da prestação dos serviços, oportunidade em que deverá envidar todos os esforços, no sentido de impedir que haja solução de continuidade da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano.

§ 1º. A assunção imediata do objeto da concessão, implica também na assunção imediata dos procedimentos e cadastro informatizado, e sistema de arrecadação de tarifas pagas pelos usuários, seja por intermédio da cobrança direta quando do acesso pelas "catracas", seja pela venda de passagem mediante bilhetagem eletrônica antecipada ou cobrança à vista pela simples utilização do sistema pelo usuário.

§ 2º. O Município, por interveniência da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SEMTRAN, deverá assumir temporariamente, de forma direta, a gestão dos serviços públicos concedidos onde deverá envidar todos os esforços, no sentido de impedir que haja solução de continuidade da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano. Para tanto, deverá ser implementado um plano de ação que possibilite a operacionalidade do sistema atual, com a adoção de medidas destinadas a melhoria da mobilidade urbana, com vistas a nova concessão."

O art. 3º. determinou a imediata publicação, após a Declaração de Caducidade pelo Município, do Edital de Chamamento Público, do procedimento licitatório Simplificado, para a *"contratação emergencial de uma empresa para a prestação de serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros para atender cidade de Porto Velho em caráter precário sob o Regime de Autorização, até que se conclua o procedimento licitatório definitivo, nos termos das leis federais Lei 8.987/95 (Lei das Concessões) e Lei 12.587/2012 (Lei de Mobilidade Urbana)".*

O art. 4º. Aplicou "*ao Consórcio Vale do Guaporé e suas consorciadas Transporte Coletivo Rio Madeira Ltda e Três Marias Transportes Ltda a sanção de suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração Pública Municipal, pelo prazo de 02 (dois) anos, nos termos do art. 87, inciso III da Lei Federal 8.666/1993, sem prejuízo da eventual inscrição em dívida ativa, no que se refere a cobrança dos valores da multa aplicada, caso a concessionária, se recuse a efetuar o pagamento devido na forma da legislação vigente."*

O art. 6º proibiu o Consórcio Vale do Guaporé e as empresas Concessionárias Transporte Coletivo Rio Madeira Ltda. e Três Marias Transportes Ltda. a venda antecipada de créditos, Bilhetagem Eletrônica, aos usuários do sistema.

III.8.3 – CONTRATO N.º 005/PGM/2020 – PROCESSO Nº 14.00512/2018

Contrato que entre si celebram o município de Porto Velho, por intermédio da secretaria municipal de trânsito transporte e mobilidade – SEMTRAN, de um lado, e do outro, a empresa JTP transportes, serviços, gerenciamento e recursos humanos Ltda., para fins que especificam.

Ao décimo segundo dia do mês de março de dois mil e vinte, o MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, Pessoa Jurídica de Direito Público Interno, inscrito no CNPJ sob o nº 05.903.125/0001-45, com sede na Rua Dom Pedro II, nº 826, Centro, por força do Decreto nº 12.931, de 19 de fevereiro de 2013, publicado no D.O.M. nº 4.431, de 28/02/2013,

por intermédio da SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, MOBILIDADE E TRANSPORTE - SEMTRAN, neste ato representada pelo Sr. Secretário NILTON GONÇALVES KISNER, brasileiro, casado, portador do documento de identificação RG. nº 6033196574 SSP/RN, inscrito no CPF Nº 612.660.430-04, e Sr. Secretário Adjunto, VICTOR DE OLIVEIRA SOUZA, brasileiro, solteiro, advogado, portador do documento de identificação RG. nº 557216 SSP/RO e inscrito no CPF Nº 917.066.102-20, doravante denominado CONTRATANTE; e a empresa JTP TRANSPORTES, SERVIÇOS, GERENCIAMENTO E RECURSOS HUMANOS LTDA inscrita no CNPJ n.º 07.580.559/0001-87 com sede na Avenida Andromeda, n.° 885, Bairro Alphaville, CEP 06.473-000, Barueri – SP, neste ato legalmente representada pelo sócio administrador o Sr. PAULO HENRIQUE WAGNER, brasileiro, empresário, portador da cédula de identidade nº 33.728.000-9 SSP/SP, CPF nº 313.242.278-93, residente e domiciliado na Rua Francisco Haro Alaminos, n° 70, Ayrosa, Osasco - SP CEP. 06.290-050, doravante denominada CONTRATADA, resolvem celebrar o presente instrumento, que tem por finalidade estabelecer os direitos e obrigações das partes na execução contratual, de acordo com a legislação vigente, resultante do procedimento licitatório na modalidade CONCORRÊNCIA n. 001/2019/CPL-GERAL/SML/PVH, nos termos do Processo Administrativo n. ° 14.00512/2018, mediante as clausulas e condições seguintes:

1. CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO:

1.1. Esta Concorrência rege-se pelas Leis Federais n. 8.666/1993 e alterações e de n. 8.987/1995, Lei Orgânica do Município de Porto Velho e demais normas aplicáveis, em especial as disposições contidas neste Contrato de Concessão e seus Anexos e, ainda, pelas disposições do Edital da Licitação e respectivos. A CONCESSIONÁRIA declara conhecer todas essas normas e concorda em sujeitar-se às suas estipulações, sistema de penalidades e demais regras delas constantes ainda que não expressamente transcritas neste instrumento.

1.2. O Edital da licitação na modalidade CONCORRÊNCIA, 001/2019/CPL-GERAL/SML/PVH(fls. 3564-3606) e os respectivos anexos constituem parte integrante e inseparável do presente contrato de concessão, tal como se nele estivessem integralmente transcritos.

1.3. Integram também o presente CONTRATO DE CONCESSÃO:

I-A proposta comercial apresentada pela Concorrência nº 001/2019/CPL-GERAL/SML/PVH(anexo A), fls. 4545-4626

II – A proposta técnica apresentada pela Concorrência nº 001/2019/CPL-GERAL/SML/PVH (anexo B), fls. 4525-4531;

III – Cópia autenticada dos documentos societários da concessionária (anexo D), fls. 3750-3756.

2. CLÁUSULA SEGUNDA – DO OBJETO

2.1. Concessão para prestação do serviço público de TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS NA SEDE DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, incluindo a gestão dos sistemas organizacionais, a prestação dos serviços envolvidos e o atendimento dos usuários, obedecida a legislação vigente e as disposições contidas no edital, a serem prestadas pela CONCESSIONÁRIA aos Usuários que se localizam na área de concessão, no Município de Porto Velho/Rondônia.

2.2. A modalidade de operação, forma e condições de prestação de serviço para fins do objeto deste contrato, nos termos do art. 23, inciso II da Lei nº 8.987/1995 encontram-se disciplinados nos Anexos I e I-A.

2.3. Os critérios indicadores, fórmulas e parâmetros quanto à qualidade do serviço, nos termos do art. 23, III da Lei 8.987/1995 encontram-se disciplinados no Anexo III (Avaliação de Desempenho).

2.4. Novas categorias e modalidades, com veículos, remuneração e modelos operacionais diferenciados poderão ser especificados em regulamento pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte, garantido o equilíbrio econômico financeiro do contrato, em atendimento a Lei Municipal nº 1.441, de 26 de dezembro de 2001.

3. CLÁUSULA TERCEIRA – PRAZO DE VIGÊNCIA:

3.1. O prazo da concessão será de 15 (quinze) anos, a partir do início da sua execução, podendo ser prorrogado por mais 05 (cinco) anos, desde que a Concessionária contratada venha prestando serviços considerados satisfatórios e adequados à população, nos termos do artigo 2º da Lei Municipal nº 1.441/2001 e da Avaliação de Desempenho referente ao Plano de Metas e Ação estabelecidos pelo Poder Concedente que faz parte integrante do Projeto Básico e Anexos.

3.2. Para os efeitos de prorrogação do prazo da concessão, neste CONTRATO DE CONCESSÃO, considera-se quando atendidos os seguintes requisitos:

I – Cumprimento regular pelo concessionário das normas de operação dos serviços;

II – Obtenção de notas médias estabelecidas na Avaliação de Desempenho;

III – manutenção de todas condições de habilitação descritas neste CONTRATO DE CONCESSÃO, Edital e seus Anexos, com exceção do Índice de Liquidez Geral, onde para renovação exigir-se-á um valor igual ou superior a 1,0;

IV – A empresa licitante que apresentar resultado menor a 1,0 (um), em qualquer dos índices constantes no subitem anterior, deverá comprovar capital social registrado ou patrimônio líquido mínimo de 2,5% (dois vírgula cinco por cento) do montante da contratação, de acordo com os parágrafos 2° e 3°, do artigo 31 da Lei 8.666/1993.

4. CLÁUSULA QUARTA – INÍCIO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS:

4.1. A CONCESSIONÁRIA deverá iniciar a operação dos SERVIÇOS no prazo de até 120 (cento e vinte) dias, a contar da data da assinatura do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, sob pena de perda do direito à concessão, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo em igual prazo, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.

4.2. No período compreendido entre a data da assinatura do presente CONTRATO DE CONCESSÃO e o início da operação dos SERVIÇOS, a CONCESSIONÁRIA não poderá praticar qualquer ato que possa direta ou indiretamente prejudicar o bom andamento dos atuais serviços de transporte coletivo

por ônibus, envidando seus melhores esforços com a finalidade de não estabelecer condicionantes administrativas e operacionais para que não ocorra nenhum descontinuidade no atendimento à população.

4.3. A CONCESSIONÁRIA responderá perante o PODER CONCEDENTE, bem como, se for o caso, perante terceiros, usuários e/ou prestadores de serviços de transporte coletivo por ônibus a qualquer título, pelos danos decorrentes do descumprimento do disposto nos itens 4.1 e 4.2, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis, e, ainda, da perda do direito à concessão, podendo ser chamados os licitantes remanescentes, a critério do PODER CONCEDENTE.

4.4. O prazo referido no item 4.1 e, em consequência, o início da operação dos serviços, poderá ser prorrogado pelo prazo máximo de 60 (sessenta) dias mediante justificativa com informações (documentos) fidedignas de sua necessidade, tendo como justificativa fato superveniente ou de força maior, que não seja de responsabilidade da Contratada.

4.4.1. A citada prorrogação se dará a exclusivo critério do PODER CONCEDENTE, não podendo ser prorrogado por culpa exclusiva da CONCESSIONÁRIA, o que ensejará as sanções pelo descumprimento do prazo deste contrato.

5. CLÁUSULA QUINTA–REMUNERAÇÃO:

5.1. O concessionário será remunerado por passageiro transportado através da arrecadação de tarifas do sistema pagas diretamente pelos usuários dos serviços, sendo que as fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados serão obrigatoriamente consideradas para aferição do inicial equilíbrio econômico financeiro do contrato.

5.2. A Concessionária será remunerada por passageiros transportados, levando-se em consideração a tarifa pública, composta pela tarifa de remuneração e as gratuidades do sistema descritas no Projeto Básico e Anexos deste Edital.

5.2.1. O valor da tarifa inicial dos serviços deste Contrato será de acordo com a Proposta Vencedora, constando que não existe nenhum subsídio entre a Tarifa de Remuneração e a Tarifa Pública, estando esta última calculada com todas as gratuidades existentes.

5.3. O concessionário não pode recusar usuários que gozem de gratuidade decorrente das normas aplicáveis.

5.4. Variação dos custos de item de insumo não enseja direito da CONCESSIONÁRIA em revisar ou reajustar o valor de remuneração por passageiro transportado.

5.5. O valor das tarifas referidos no item 5.2 será reajustado anualmente, ou na periodicidade que vier a ser fixada na legislação, sempre, de acordo com os seguintes critérios:

Rc = Ro·(0,21 ·ODi− Odo ODo + 0,03 · RO i −RO o RO o +0,25 · VE i − VE o VE o +0,45 · MO i − MO o MO o +0,06 · DE i − DE o DE o)

Onde:

Rc= Valor de remuneração reajustado;

Ro= Valor de remuneração vigente;

ODi= Número índice de óleo diesel; FGV / Preços por atacado – Oferta global – Produtos industriais. Coluna 54, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

ODo = Número índice de óleo diesel; FGV / Preços por atacado – Oferta global – Produtos industriais. Coluna 54, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

ROi= Número índice de rodagem, FGV / IPA / DI Componentes para veículos - Subitem pneu,

Coluna 25, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

ROo= Número índice de rodagem, FGV / IPA / DI Componentes para veículos Subitem pneu, Coluna 25, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

VEi= Número índice de veículo, FGV / IPA / DI Veículos Pesados para Transporte – Subitem ônibus, Coluna 14, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

VEo= Número índice de veículo, FGV / IPA / DI Veículos Pesados para Transporte - Subitem ônibus, Coluna 14, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

MOi= Número índice do INPC, utilizado para reajuste de mão de obra, relativo ao mês anterior à data de reajuste;

MOo= Número índice do INPC, relativo ao mês anterior ao último reajuste;

DEi= Número índice do INPC, utilizado para reajuste de outras despesas, relativo ao mês novembro anterior à data de reajuste;

DEo= Número índice do INPC, relativo ao mês anterior ao último reajuste.

5.6. O reajuste da remuneração será elaborado e homologado pelo PODER CONCEDENTE, que o publicará no Diário Oficial do Município de Porto Velho.

5.7. A CONCESSIONÁRIA reconhece que o valor constante desta Cláusula, em conjunto com as regras de reajuste e revisão descritas no presente CONTRATO DE CONCESSÃO são suficientes para a adequada remuneração, independente de arrecadação de receita extraordinária, dos SERVIÇOS, amortização dos seus investimentos e retorno econômico, na conformidade de sua PROPOSTA COMERCIAL e de sua PROPOSTA TÉCNICA, não cabendo, portanto, qualquer espécie de reivindicação perante o PODER CONCEDENTE.

5.8. A CONCESSIONÁRIA reconhece também que sua PROPOSTA COMERCIAL contemplou todos os custos e riscos inerentes à operação, bem como em relação à eventual integração operacional do sistema, em virtude da Proposta Vencedora ser de sua exclusiva responsabilidade, dela não ensejando desconhecimento ou falha na formulação da proposta vencedora.

6 CLÁUSULA SEXTA - GARANTIA:

6.1. A CONCESSIONÁRIA prestou garantia na modalidade de Seguro-Garantia, observados os termos do EDITAL, equivalente a 5% (cinco por cento) do Valor Estimado do Contrato (Cláusula Décima Sétima).

6.2. O valor da garantia poderá será utilizado para, dentre outros objetivos, realizar, em favor do PODER CONCEDENTE, o pagamento de penalidades e verbas indenizatórias devidos pela CONCESSIONÁRIA.

6.3. Se no prazo de 03 (três) dias úteis, contado da ciência da CONCESSIONÁRIA, não for feita a prova do recolhimento de eventual penalidade ou verba indenizatória, promover-se-ão as medidas necessárias ao desconto da garantia.

6.4. Caso o valor da garantia não seja suficiente para o pagamento das penalidades ou verbas indenizatórias, a CONCESSIONÁRIA permanecerá pessoalmente responsável pela diferença.

6.5. Na hipótese da execução da garantia, a CONCESSIONÁRIA deverá repô-la nos níveis estabelecidos nesta cláusula.

6.6. A garantia contratual só será liberada ou restituída após o integral e satisfatório cumprimento do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, mediante ato liberatório do PODER CONCEDENTE, e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente, podendo ser retida, se necessário, para quitar eventuais obrigações da CONCESSIONÁRIA.

7. CLÁUSULA SÉTIMA – DIREITOS E OBRIGAÇÕES DO PODER CONCEDENTE:

7.1. Constituem direitos do Poder Público, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável:

I – Regulamentar os serviços e fiscalizar permanentemente sua prestação;

II- Determinar alterações nos serviços, modificando itens operacionais relacionados aos mesmos com a finalidade de melhor atender ao interesse público;

III– zelar pela boa qualidade dos serviços com base nos princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos prestadores de serviços, permissionários ou concessionários;

IV– Exigir o constante aperfeiçoamento técnico, tecnológico e operacional dos serviços;

V – Garantir a oferta da prestação do serviço aos usuários, incluindo a possibilidade de intervenção;

VI – Auditar a qualquer tempo as contas da Concessionária, individualmente ou em conjunto, especialmente as informações do Banco de Dados dos Sistemas de Informação, bens imateriais vinculados à Concessão e de exclusividade do Poder Concedente, de forma contínua e intermitente, relativas ao Sistema de Transporte Coletivo, tais como: Chave da Cidade (senha/código fonte); cadastro de usuários; receita tarifária (pagos em espécie ou por meio eletrônico); bilhetagem eletrônica; extratos bancários da receita de Tarifa Pública; dados do validador; dados do GPS (itinerários e monitoramento); dados da CCO (Central de Controle de Operação); dados das câmeras de videomonitoramento (veículos e garagem); dados de operação (plano de trabalho e escalas) e manutenção (preventiva e corretiva); dados de qualquer forma de ITS; dados de publicidade ou quaisquer receitas alternativas; dados estatísticos; dados das linhas e rotas; dados de consumo; dados de controle operacional; dados de racionalização do sistema; dados de controle financeiro e econômico (balanços e auditorias); dados de crédito antecipado de passagem; dados de carregamento e/ou transporte de valores de passagens recebidas em espécie; dados dos funcionários; dados dos fornecedores ou terceiros contratados pela Concessionária.

VII - Exigir a implantação e cumprimento das regras de compliance e governança (Lei Federal nº 12.846/2013 e Decreto Municipal nº 15.354/2018) como Concessionária de serviço público, devendo atender os índices de desempenho operacional com competência técnica, profissionalismo e idoneidade administrativa;

VIII – transferir a qualquer tempo a gestão e/ou fiscalização dos serviços e contratos decorrentes do presente CONTRATO DE CONCESSÃO a outro órgão, público ou privado, que eventualmente venha a ser formalmente criado, respeitando-se as legislações municipais, estaduais e federais cabíveis.

7.2. A conta corrente única de receita tarifária não está coberta sob sigilo, por ser recebedora de tarifa pública, que em tese é recurso público, nos termos do inciso VI do item 7.1., também fazem parte integrante do serviço público, sendo, portanto, de livre e irrestrito acesso do Poder Concedente, ora gestor do futuro contrato de concessão.

7.3. Deverá ser implementada a sistemática do acesso irrestrito e intermitente dos dados descritos no inciso VI do item 7.1, quando se constatar qualquer irregularidade em desconformidade com a Lei Federal nº 12.846/2013 (Compliance) e/ou Decreto Municipal nº 15.354/2018, e suas respectivas alterações.

7.4. A Constituição Federal e a Lei Federal nº 12.587/2012 (Mobilidade Urbana) concedem o status soberano do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros como serviço público de caráter essencial e intermitente, não sendo de exclusividade da Concessionária, pelo contrário, sendo de completo acesso e intervenção do Poder Público e, dentro desta simetria, sobrepõe se sobre qualquer outro direito particular, possuindo, portanto, a primazia e sobreposição de suas as diretrizes quanto ao planejamento, organização, acessibilidade, universalidade, modicidade tarifária do sistema de transporte e trânsito local.

7.5. A Lei Federal nº 12.846/2013 (Compliance) estabelece regras de fiscalização, auditoria, controle e punição quanto aos contratos públicos, em especial em casos de desequilíbrio proposital ou fraude no serviço, o que poderá ser investigado de forma ampla e irrestrita pelo Poder Público e, ainda, ser encaminhado para providências por parte do Ministério Público.

7.6. Todos os dados de receita tarifária, dados de bilhetagem eletrônica, dados de GPS, entre outros, serão de soberania do Poder Público quanto ao acesso irrestrito para fins de aferição e construção da modicidade tarifária nos termos da Lei de Mobilidade Urbana, razão pela qual, a Concessionária anui expressamente quanto aos seguintes pontos:

a) Ciência e concordância de que não se opõe ao livre e irrestrito acesso à conta bancária exclusiva de receita tarifária, livre e irrestrito acesso aos dados da bilhetagem, GPS e câmera, inclusive do código fonte (e/ou Chave da Cidade ou outros protocolos);

b) Ciência e concordância de que estará sujeita à Auditoria Externa no sistema de dados e extratos descritos na alínea anterior, quando houver suspeita de qualquer fraude, em sendo constatada irregularidade, suportará o ônus da Auditoria Externa;

c) Ciência e concordância de que não há objeção às ordens do Poder Concedente quanto ao livre e irrestrito acesso a dados de operação e dados financeiros da tarifa pública, por não estarem sob a tutela particular da Contratada e Concessionária, mas sob a tutela do Poder Concedente, como obrigação do livre acesso e transparência da modicidade tarifária;

d) Ciência e concordância de que está submissa às regras e diretrizes da Lei Federal de Mobilidade Urbana e Lei Federal de Compliance, da mesma forma, deverá atender integralmente tais normas a nível federal e municipal, sob pena das sanções legais previstas;

e) Ciência e concordância de que está submissa às regras do Código de Defesa do Consumidor e Código Civil, no tocante ao direito à restituição de valores de créditos de bilhetagem eletrônica, quando solicitado pelo usuário, deverá ser restituído ao legítimo requerente pelo prazo máximo de 15 (quinze) dias, sob pena dos efeitos de ter contra si ações ou sansões, judiciais e/ou administrativas, de apropriação indébita e repetição do indébito (dobro), além de outras perdas e danos.

7.7. Constitui obrigação do Poder Público assegurar aos concessionários as condições necessárias ao exercício da concessão e garantir os direitos dos concessionários, em especial garantir a remuneração pelo serviço efetivamente prestado, e na preservação das participações de mercado.

8. CLÁUSULA OITAVA – DIREITOS E OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA:

8.1. Constituem direitos do concessionário, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável:

I– Receber remuneração equivalente para cada passageiro efetivo transportado de forma adequada relativa à prestação dos serviços nos termos da legislação e normas regulamentares aplicáveis;

I.A– Será considerado como transporte adequado apenas o passageiro transportado em viagem concluída;

I.B– Será considerada viagem concluída aquela cuja conclusão for aferida por sistema de monitoramento eletrônico adotado pelo Poder Público, ou outra forma de aferição a ser regulamentada.

II – Ter mantida a equação econômico-financeira do contrato ao longo de sua operação de acordo com a legislação e normas aplicáveis;

III – peticionar ao Poder Público sobre assuntos pertinentes à operação dos serviços.

8.2. Constituem obrigações da CONCESSIONÁRIA, sem prejuízo de outras previstas na legislação aplicável e nos ANEXOS ao EDITAL e ao presente CONTRATO DE CONCESSÃO:

I– Cumprir e fazer cumprir fielmente as disposições do edital da licitação e respectivos anexos, bem como da legislação aplicável, mantendo durante toda a vigência da concessão as condições de habilitação e qualificação exigidas nos citados instrumentos, inclusive as condições de habilitação inicialmente estabelecidas no certame licitatório até a extinção do Contrato de Concessão;

II - Operar os serviços de forma a garantir a sua regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, conforto, cortesia, modicidade tarifária e comodidade defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários, na forma da lei e normas regulamentares;

III- cumprir as regras de operação e arrecadação baixadas pelo Poder Público;

IV– Fornecer, de forma eletrônica e/ou física, e através de qualquer protocolo de transmissão a ser definido pelo Poder Público, todos os dados pertinentes ao funcionamento do sistema de transporte coletivo da Concessão, nos termos dos itens 7.1 à 7.6 deste Contrato e dos Anexos do EDITAL;

V– Promover o constante aperfeiçoamento técnico e operacional dos serviços, bem como a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas utilizados, com vistas a assegurar eficiência máxima na qualidade do serviço;

VI – Operar somente com pessoal devidamente uniformizado, capacitado, treinado, habilitado e devidamente cadastrado, portando documentos de identificação, com observância das normas municipais aplicáveis, bem como da legislação trabalhista, previdenciária, securitária, de segurança e medicina do trabalho;

VII- contar com quadro pessoal próprio de empregados, realizando contratações, inclusive de mão de obra, com observância das normas de direito privado e trabalhista, não havendo qualquer relação ou vínculo jurídico entre terceiros contratados pelo particular e o Poder Público;

VIII- responder pelo correto comportamento e eficiência de seu pessoal;

IX- Adequar as instalações, equipamentos e sistemas utilizados às necessidades do serviço, guardando-os, conservando-os, e mantendo-os em perfeitas condições, de acordo com as especificações dos serviços e as normas técnicas aplicáveis;

X - Prestar contas diariamente, de forma eletrônica, e mensalmente, em relatório impresso ao Poder Público, com observância das normas aplicáveis;

XI -permitir o livre acesso da fiscalização e auditoria instituídas pelo Poder Público, prestando todas as informações solicitadas;

XII - manter sua escrituração contábil sempre atualizada e à disposição da fiscalização, publicando o respectivo balanço social anualmente;

XIII- cumprir pontualmente todas as suas obrigações fiscais, trabalhistas, previdenciárias, securitárias, de cadastro de pessoal e demais obrigações legais ou regulamentares, mantendo a documentação pertinente à disposição da fiscalização;

XIV - arcar com todas as despesas necessárias à fiel prestação dos serviços;

XV- Responder por eventuais danos ou prejuízos causados, por si ou por seus empregados, agentes ou prepostos, a terceiros em decorrência da operação dos serviços, sem que a fiscalização exercida pelo Poder Público exclua ou atenue essa responsabilidade;

XVI - ressarcir o Município por quaisquer danos ou prejuízos causados pela concessionária decorrentes da operação dos serviços, sem que a fiscalização exercida pelo Poder Público exclua ou atenue essa responsabilidade;

XVII- garantir a segurança do transporte, bem como a integridade física e o conforto dos usuários;

XVIII – prestar assistência e informações aos usuários e à população em geral sobre a operação dos serviços, especialmente no que se refere ao valor da tarifa, que deverá ser afixada em local estabelecido pelo Poder Público, nos termos dos Anexos do EDITAL;

XIX – acatar as determinações do Poder Público no que se refere à adoção de esquemas especiais de trânsito, zelando por sua divulgação aos usuários dos serviços;

XX– Acatar e cumprir fielmente, sem prejuízo à operação dos serviços, todas as normas baixadas pelo Poder Público;

XXI – cooperar com a Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte no desenvolvimento tecnológico do serviço no Município de Porto Velho;

XXII - tratar os usuários dos serviços e o público em geral com urbanidade e educação;

XXIII - não fazer uso de equipamento sonoro, salvo quando autorizado pelo Poder Público;

XXIV- assegurar a fiel observância dos direitos dos usuários dos serviços;

XXV- substituir, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, a contar do recebimento de comunicação escrita do Poder Público nesse sentido, qualquer funcionário, empregado, auxiliar, preposto, subcontratado ou qualquer terceiro contratado para operação dos serviços, que esteja infringindo as normas regulamentares ou qualquer disposição legal aplicável à concessão;

XXVI – manter o Poder Público permanentemente informado sobre os funcionários cadastrados para prestação dos serviços concedidos;

XXVII- priorizar o emprego para o contingente de trabalhadores vinculados à operação e manutenção, nas empresas atualmente responsáveis pela prestação do serviço a que se refere essa lei, de forma a minimizar, no Município, impacto social que possa vir a decorrer da substituição de empresas operadoras, nos termos da PROPOSTA TÉCNICA, em atendimento à Lei Municipal nº 1.441, de 26 de dezembro de 2001.

XXVIII– buscar a constante expansão do número de passageiros servidos pela concessionária, bem como a ampliação e a modernização dos bens vinculados à concessão, para adequado atendimento da demanda atual e futura;

XXIX– zelar pela perfeita manutenção dos bens vinculados à concessão;

XXX – manter serviço de sugestões e reclamações à disposição dos usuários, capaz de atender suficientemente à demanda de reclamações e pedidos que lhe forem dirigidos;

XXXI – autuar e processar as reclamações feitas pelos usuários a respeito dos serviços, de modo a respondê-las motivadamente no prazo máximo de 15 (quinze) dias, adotando as providências que se fizerem necessárias;

XXXII – transmitir as reclamações autuadas e processadas ao Poder Público por meio de relatórios mensais, que deverão conter as respostas fornecidas e as providências adotadas e, ainda, informações das companhias telefônicas sobre eventuais ligações não atendidas;

XXXIII – implementar, nos prazos estabelecidos, as alterações nos serviços e modificações nos itens operacionais relacionados aos serviços impostas pelo Poder Público.

XXXIV– Realizar os investimentos previstos no EDITAL e seus Anexos.

9. CLÁUSULA NONA – DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS:

9.1. Constituem direitos dos usuários dos serviços, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável:

I- Dispor dos serviços de forma adequada, em condições de regularidade, eficiência, segurança, higiene, conforto, cortesia, generalidade e liberdade de escolha;

II- Obter todas as informações necessárias para o bom uso do serviço;

III- receber informações sobre qualquer modificação ocorrida no serviço com a antecedência necessária, conforme determinação do Poder Público;

IV - Externar reclamações e sugestões através de canais próprios instituídos pelo Poder Público e pelos concessionários;

V- Ser tratado com urbanidade e respeito;

VI- Beneficiar-se das gratuidades e abatimentos de tarifa previstos na legislação e normas regulamentares aplicáveis;

VII- levar ao conhecimento do Poder Público as irregularidades de que tenha conhecimento referente à operação dos serviços, participando, de forma ativa, de sua fiscalização;

VIII- receber a devolução correta e integral do troco;

IX- Livre acesso e circulação das pessoas portadoras de deficiência físico-motora e facilidade de acesso e circulação dos usuários, especialmente gestantes e idosos, na forma da regulamentação aplicável;

X- Exigir o fiel cumprimento de todas as obrigações dos concessionários impostas pelo Poder Público.

b. Constituem obrigações dos usuários dos serviços, sem prejuízo de outras previstas na legislação aplicável:

I – Pagar pelo serviço utilizado de acordo com a legislação e normas regulamentares aplicáveis;

II – Preservar e zelar pela preservação dos bens vinculados à prestação do serviço;

III – portar-se de maneira adequada e utilizar o serviço de acordo com as normas estabelecidas pelo Poder Público;

IV – Zelar pela eficiência do serviço, não praticando qualquer ato que possa prejudicar o serviço ou os demais usuários, utilizando-o de forma adequada;

10. EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO:

10.1. Considera-se, para todos os fins, que as condições estabelecidas no EDITAL e nos respectivos ANEXOS constituem o equilíbrio econômico-financeiro inicial do presente CONTRATO DE CONCESSÃO.

10.2. Observados os pressupostos estabelecidos na legislação aplicável, bem como no EDITAL e em seus ANEXOS e no presente instrumento e respectivos ANEXOS, o CONTRATO DE CONCESSÃO será objeto de revisão caso ocorra desequilíbrio na sua equação econômico-financeiro.

10.3. São pré-requisitos essenciais para fundamentar eventual reequilíbrio econômico-financeiro do presente CONTRATO DE CONCESSÃO eventos que sejam: (I) extraordinários; (II) imprevisíveis; (III) estranhos à vontade das partes; (IV) inevitáveis; e (V) capazes de gerar desequilíbrio na equação econômico-financeira do CONTRATO DE CONCESSÃO.

10.4. São riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA, que não ensejam a revisão do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, os decorrentes de Leis Federais, Estaduais e Municipais, bem como, todos aqueles relacionados com a área empresarial da CONCESSIONÁRIA, além dos estabelecidos em Matriz de Risco, Anexo XXIV do EDITAL, especialmente:

I – a não obtenção do retorno econômico previsto na PROPOSTA COMERCIAL por força de fatores distintos dos previstos nos itens 10.3 e 10.4;

II - a constatação superveniente de erros ou omissões nas PROPOSTAS (ANEXOS A e B) da CONCESSIONÁRIA ou nos levantamentos que as subsidiaram, inclusive aqueles divulgados pelo PODER CONCEDENTE;

III - a destruição, roubo, furto ou perda de BENS VINCULADOS À CONCESSÃO e de suas receitas; IV- a ocorrência de greves de empregados da CONCESSIONÁRIA ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados;

V- a variação das taxas de câmbio;

VI- a incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos SERVIÇOS;

VII- os custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros;

VIII- os riscos decorrentes da contratação de financiamentos;

IX- a valorização ou depreciação dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO;

X- a implementação de alterações nos serviços e modificações nos itens operacionais relacionados aos serviços impostas pelo Poder Público, dentre outros.

10.5. A CONCESSIONÁRIA declara:

I - ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos na concessão e;

b - ter levado esses riscos em consideração na formulação de sua PROPOSTA COMERCIAL e de sua PROPOSTA TÉCNICA.

10.6. A CONCESSIONÁRIA não terá direito adquirido à estrutura ou ao conteúdo regulamentar ou ao esquema operacional vigentes no momento da assinatura do presente contrato de concessão.

10.7. Supervenientemente à assinatura do presente contrato de concessão, a CONCESSIONÁRIA não poderá invocar alterações regulamentares ou operacionais para demandar a sua revisão.

10.8. Cabe a qualquer das partes a iniciativa no procedimento de revisão ou reequilíbrio econômicofinanceiro do presente contrato de concessão.

10.9. O PODER CONCEDENTE procederá de ofício à abertura de processo de revisão do presente contrato de concessão, juntando aos autos os elementos que possui para demonstrar a necessidade de

modificação da Tarifa Pública e, ouvindo, em seguida, a CONCESSIONÁRIA, apresentar estudo conclusivo.

10.10. A CONCESSIONÁRIA poderá solicitar a reequilíbrio do presente contrato de concessão, por meio de requerimento fundamentado, no qual fique claramente exposta a natureza do evento que deu origem ao pleito, suas origens e sua inclusão no rol dos eventos relacionados no item 10.3.

10.11. O requerimento será obrigatoriamente instruído com relatório técnico ou laudo pericial que demonstre o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, sob pena de não conhecimento.

10.12. Recebido o requerimento ou a defesa da CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE decidirá, motivadamente, sobre a revisão do presente contrato de concessão, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da conclusão do procedimento, decisão esta que terá autoexecutoriedade, obrigando as partes, independentemente de decisão judicial.

10.13. A execução da revisão do presente contrato de concessão pode ser implementada pelos seguintes mecanismos, a critério do PODER CONCEDENTE:

I- indenização por parte da Concessionária ao Poder Concedente em caso de superávit;

II- alteração do prazo do presente CONTRATO DE CONCESSÃO;

III- revisão geral dos valores de remuneração;

IV- redução dos encargos da CONCESSIONÁRIA sem redução de qualidade;

10.14. As partes poderão, ainda, caso haja consenso, optar, em alternativa à revisão do contrato, pela sua extinção ou pela adoção de outras soluções que envolvam alteração das obrigações da CONCESSIONÁRIA.

11. CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - REVISÃO DA TARIFA:

11.1. No início do mês de Março de cada ano será aberto, Pelo Poder Concedente, processo administrativo para acompanhamento do equilíbrio do sistema de transporte coletivo, ao qual deverá encerrar necessariamente em Julho, tendo em vista o melhor momento para levantar as informações do sistema e, bem como promover sua comparação com meses e anos anteriores, controle de custos dos itens de consumo, formalização dos índices oficiais e análise do Banco de Dados do Sistema, por ser o melhor período de carregamento, com fins de implementação constante da Política Pública de Modicidade Tarifária.

11.2. O processo de revisão de tarifa será regulamentado pelo poder concedente, precedida de amplo acesso às informações e formalização de todos os documentos pertinentes aos itens a serem analisados, vinculados às regras nacionais, especialmente quanto aos índices, procedimentos, planilhas, instruções normativas ou jurisprudências do Tribunal de Justiça e/ou Tribunal de Contas, neste último caso, do Estado de Rondônia, salvo por decisão posterior do Superior Tribunal de Justiça ou Tribunal de Contas da União.

11.3. Será facultado à CONCESSIONÁRIA participar do processo de revisão de tarifa por meio da juntada de alegações, laudos técnicos, financeiros e econômicos, bem como pela participação em audiências e consultas públicas eventualmente realizadas.

12. CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - SANÇÕES:

12.1. Sem prejuízo de outras sanções estabelecidas na Lei Federal nº 8.666/93, e Lei Federal nº 12.846/2013, a Concessionária que vier a descumprir o prazo para o início da operação deverá ser

declarada inidônea para licitar com o Município de Porto Velho pelo prazo de 02 (dois) anos, respeitado o direito de defesa e contraditório, caso descumpra as condições explícitas do Projeto Básico e do Edital.

12.2. Findo os prazos estabelecidos no item 4 deste Contrato, pela inexecução total da operação, incidirá multa diária no valor de R$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), a qual poderá alcançar o limite máximo de R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

12.3. Pela inexecução parcial do Contrato, incidirá sobre a Concessionária multa no valor de R$ 10.000,00 (dez mil reais) por dia de atraso, a qual poderá alcançar o limite máximo de R$ 300.000,00 (trezentos mil reais).

12.4. Atingidos os limites máximos estabelecidos nos itens 12.2 e 12.3 acima, quanto à inexecução total ou parcial, o referido Contrato será rescindido, o que implicará na chamada da segunda licitante, segundo a ordem de pontuação, para assinatura de contrato e consequente execução.

12.5. À Concessionária originária que der causa ao fato descrito no item 12.4, será penalizada e responsabilizada nos termos da lei, com a consequente declaração de inidoneidade para licitar com a

Administração Pública pelo período de 05 (cinco) anos. Caso tais situações também venham a ocorrer com

a segunda contratada, está responderá nos mesmos moldes destacados acima.

12.6. Não quitadas as multas aplicadas no prazo acima previsto, haverá incidência de juros e correção monetária, nos termos previstos no artigo 406 do Código Civil. A multa prevista neste item não tem efeito compensatório e, consequentemente, o seu pagamento não exime a Contratada da reparação de eventuais danos que forem causados à Administração Pública ou a terceiros, em decorrência de culpa ou dolo na inexecução dos serviços objeto da contratação.

12.7. Suspensão temporária de participação em licitação por prazo não superior a 02 (dois) anos, ou impedimento de contratar com a Administração por prazo não superior a 05 (cinco) anos, após declaração de inidoneidade comprovada por procedimento administrativo com direito de defesa e contraditório;

12.8. Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública. SUPRIMIR EM DECORRÊNCIA DO TEXTO ANTERIOR

12.9. A advertência será aplicada nos casos previstos no Anexo III-B Quadro de Infrações.

12.10. As multas, assim como a suspensão temporária de participação em licitação e a declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, serão aplicadas nos casos de reincidência e de infração grave, assim entendida aquela cuja gravidade afete a prestação do SERVIÇO objeto deste Contrato, como os prazos dos compromissos assumidos na PROPOSTA TÉCNICA, na forma prevista neste Contrato.

12.11. Na definição da gravidade da infração, na fixação da sanção aplicável e na eventual cumulação das sanções correspondentes, o PODER CONCEDENTE observará as seguintes circunstâncias, dentre outras que entender pertinentes:

I- a proporcionalidade entre a intensidade da sanção e a gravidade da inadimplência, inclusive quanto ao número dos usuários atingidos;

II- os danos resultantes da inadimplência para os serviços e para os usuários;

III-a vantagem auferida pela CONCESSIONÁRIA em virtude da inadimplência verificada;

IV- os antecedentes da CONCESSIONÁRIA;

12.12. As multas não terão caráter compensatório ou indenizatório e serão, assim como as demais sanções, aplicadas sem prejuízo da responsabilidade administrativa, civil ou criminal da concessionária.

12.13. As multas poderão ser executadas por meio da execução da garantia contratual.

12.14. As sanções estabelecidas nos subitens acima são da competência da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte.

12.15. A autuação, aplicação ou cumprimento de sanção não desobrigam a CONCESSIONÁRIA de corrigir a falta correspondente.

12.16. A CONCESSIONÁRIA manifesta expressamente neste ato sua concordância em se submeter às sanções impostas pelo PODER CONCEDENTE, através da instauração do devido processo legal, com fundamento na legislação, nos regulamentos vigentes, bem como nas suas futuras alterações.

13. CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA - RECURSOS:

13.1. Contra as decisões que resultarem penalidade, a CONCESSIONÁRIA poderá apresentar:

I– Recurso, no prazo de 05 (cinco) dias úteis a contar da intimação do ato ou da lavratura da ata, nos casos de:

a) Caducidade

b) Intervenção

c) Encampação

d) Nulidade.

e) Aplicação das penas de advertência ou de multa.

II. Representação, no prazo de 05 (cinco) dias úteis da intimação da decisão relacionada com o objeto do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, de que não caiba recurso hierárquico.

III. Pedido de Reconsideração, de decisão Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte, no prazo de 10 (dez) dias úteis da intimação do ato.

13.2. A intimação dos atos referidos nos incisos I, II e III será feita mediante publicação na imprensa oficial e notificação pessoal, no caso de recusa no recebimento de intimação ou notificação pessoal, devidamente certificada pelo Poder Concedente, será considerada válida a intimação ou notificação

pessoal para todos os efeitos, em especial para início do prazo recursal ou para cumprimento da decisão ou ato administrativo.

13.3. A autoridade competente poderá, motivadamente e presentes as razões de interesse público, atribuir eficácia suspensiva aos recursos.

13.4. O recurso será dirigido à autoridade superior, por intermédio da que praticou o ato recorrido, a qual poderá reconsiderar sua decisão, no prazo de 05 (cinco) dias úteis, ou, nesse mesmo prazo, fazê-lo subir, dentro do prazo de 05 (cinco) dias úteis, contado do recebimento do recurso, sob pena de responsabilidade.

13.5. Nenhum prazo de recurso, representação ou pedido de reconsideração se inicia ou corre sem que os autos do processo estejam com vista franqueada ao interessado.

13.6. Não serão conhecidos e/ou admitidos quaisquer recursos ou pedidos de reconsideração intempestivos ou ilegítimos, devendo o subscritor comprovar no ato do recurso a sua legitimidade com documento público ou através de procuração particular exclusiva para advogado, constando nos anexos documentos que possam confirmar a veracidade da assinatura do Outorgante no Mandato de Outorga ou Procuração.

13.7. Nos casos não conhecimento pela intempestividade ou ilegitimidade não haverá renovação ou extensão de prazos para emendas ou eventuais recursos ou petições protelatórias.

14. CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – INTERVENÇÃO:

14.1. O Poder Público poderá intervir na concessão com observância dos requisitos fixados nas normas legais e regulamentares aplicáveis, em conformidade com o estabelecido em Avaliação de Desempenho.

15. CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – EXTINÇÃO DA CONCESSÃO:

15.1. A extinção da concessão será regida pelas normas legais e regulamentares aplicáveis e poderá ocorrer quando não atingida pela Concessionária, a meta mínima fixada na Avaliação de Desempenho (Anexo III).

16. CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA- FISCALIZAÇÃO E AUDITORIA:

16.1. A fiscalização da operação dos SERVIÇOS caberá Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte (SEMTRAN), através dos Fiscais de Transporte, servidores efetivos do Município, a quem compete à prática de todo e qualquer ato ou diligência que se façam necessários ao exercício dos respectivos poderes de fiscalização, sem prejuízo do disposto do inciso VIII do item 7.1.

16.2. Considera-se fiscalização efetiva, inclusive para efeitos de penalidades e avaliação de desempenho, as que vierem a ser adotadas e regulamentadas por meios de equipamentos e sistemas eletrônicos de apoio.

16.3. Inclui-se no âmbito dos poderes de fiscalização do PODER CONCEDENTE a realização, a qualquer tempo, sempre que entender conveniente, de auditoria nos sistemas utilizados pela CONCESSIONÁRIA, acessando todos os registros e dados que entender necessários, desde que relacionados com os serviços concedidos, aí incluídos os registros e dados de natureza operacional, contábil, administrativa, financeira e de controle.

16.4. O PODER CONCEDENTE poderá, a seu exclusivo critério, solicitar à CONCESSIONÁRIA a contratação, às expensas da própria CONCESSIONÁRIA, de empresa de Auditoria independente idônea e de notória especialização para a realização da auditoria referida no item 16.3.

16.5. A CONCESSIONÁRIA se submeterá a todas as medidas, processos e procedimentos da Fiscalização e Auditoria. Os atos de fiscalização e auditoria executados pelo PODER CONCEDENTE e/ou por seus prepostos, não eximem a CONCESSIONÁRIA de suas obrigações no que se refere ao cumprimento das normas e especificações, nem de qualquer de suas responsabilidades legais e contratuais.

16.6. A CONCESSIONÁRIA declara aceitar todas as decisões, métodos e processos de inspeção, verificação e controle adotados pela Fiscalização e pela Auditoria, bem como por qualquer órgão da Administração Municipal, se obrigando a fornecer os dados, elementos, explicações, esclarecimentos e comunicações de que este necessitar e que forem julgados necessários ao desempenho de suas atividades.

16.7 Compete à CONCESSIONÁRIA fazer minucioso exame das especificações dos serviços, de modo a permitir, a tempo e por escrito, apresentar à Fiscalização e à Auditoria todas as divergências ou dúvidas porventura encontradas, para o devido esclarecimento, que venham a impedir o bom desempenho dos serviços. O silêncio implica total aceitação das condições estabelecidas.

16.8. Os atos de fiscalização e auditoria executados pelo Poder Público e/ou por seus prepostos, não eximem a CONCESSIONÁRIA de suas obrigações no que se refere ao cumprimento das normas

e especificações, nem de qualquer de suas responsabilidades legais e contratuais, nos termos do art. 25 da Lei nº 8.987/1995.

16.9. A atuação fiscalizadora do PODER CONCEDENTE, assim como a realização da auditoria prevista nos itens 16.3 e 16.4, em nada restringe a responsabilidade única, integral e exclusiva da CONCESSIONÁRIA no que concerne aos SERVIÇOS, à sua execução e às consequências e implicações, próximas ou remotas, perante o PODER CONCEDENTE, ou, ainda, perante terceiros, do mesmo modo que a ocorrência de eventuais irregularidades na execução dos serviços contratados não implicará em corresponsabilidade da Fiscalização ou do PODER CONCEDENTE, bem como de seus prepostos.

17. CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA - VALORES:

17.1. O valor estimado da concessão equivale, nesta data, a R$ 1.047.090.575,02 (um bilhão, quarenta e sete milhões, noventa mil, quinhentos e setenta e cinco reais e dois centavos).

17.2. Considera-se valor estimado da concessão o total estimado das receitas da CONCESSIONÁRIA durante o prazo de vigência da concessão.

17.3. Fica expressamente esclarecido que o valor referido nos itens anteriores fora fixado com base em cálculos e projeções elaborados pelo PODER CONCEDENTE nos autos do processo administrativo nº 14.00512/2018, constando do presente CONTRATO DE CONCESSÃO em cumprimento das normas financeiras e orçamentárias impostas ao Poder Público, não servindo, em consequência, para assegurar qualquer direito à CONCESSIONÁRIA, que deverá elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

17.4. Fica também expressamente esclarecido que a remuneração anual estimada pode sofrer alterações em decorrência do disposto no EDITAL e respectivos ANEXOS e na regulamentação aplicável.

18. CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA - TRANSFERÊNCIA DA CONCESSÃO E DO CONTROLE SOCIETÁRIO DA CONCESSIONÁRIA:

18.1. A transferência da concessão ou do controle societário da CONCESSIONÁRIA, sem prévia anuência do PODER CONCEDENTE, implicará a caducidade da concessão, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis e das eventuais perdas e danos.

18.2. Para fins de obtenção da anuência de que trata o item anterior, o pretendente deverá:

18.2.1. Atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção dos SERVIÇOS; e

18.2.2. Comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do presente CONTRATO DE CONCESSÃO.

18.2.1. O PODER CONCEDENTE só apreciará eventuais pedidos formulados na forma do item 18.1 se a CONCESSIONÁRIA assumir responsabilidade integral e solidária pelo cumprimento das obrigações decorrentes dos ACORDOS OPERACIONAIS referidos na Cláusula Vigésima Primeira pelo novo concessionário ou pelo novo controlador, conforme o caso.

18.3. O PODER CONCEDENTE poderá autorizar a assunção do controle da CONCESSIONÁRIA por seus financiadores para promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos SERVIÇOS.

18.3.1. Na hipótese prevista no item 18.3, o PODER CONCEDENTE exigirá dos financiadores que atendam às exigências de regularidade jurídica e fiscal, bem como ao disposto no item 18.2.1, dispensando se, a critério do PODER CONCEDENTE, os requisitos de capacidade técnica e econômica, se necessário para a preservação da continuidade dos SERVIÇOS.

18.3.2. O PODER CONCEDENTE poderá exigir dos financiadores termo de compromisso dispondo que os SERVIÇOS continuarão a ser processar nos termos em vigor presente CONTRATO DE CONCESSÃO.

18.4. A assunção do controle autorizada na forma desta Cláusula não altera as obrigações da CONCESSIONÁRIA e de seus controladores ante ao PODER CONCEDENTE.

18.5. Deverão ser submetidos à prévia aprovação do PODER CONCEDENTE todos os acordos de acionistas ou instrumentos semelhantes que venham a ser celebrados para disciplinar o direito de voto e a transferência de ações da CONCESSIONÁRIA, bem como seus respectivos aditamentos, que possam afetar direta ou indiretamente a concessão ou que resultem em eventual transferência da concessão ou do controle societário.

19. CLÁUSULA DÉCIMA NONA – CONTRATAÇÃO DE TERCEIROS:

19.1. É vedada à concessionária a contratação de terceiros para desenvolvimento das atividades principais dos serviços concedidos.

19.2. Não será permitida a terceirização de serviços essenciais, objeto da Concessão, tais como: operação de frota; transporte de passageiros; gestão de frota; planejamento de operação; gestão (administração) de bilhetagem eletrônica à vista ou antecipada.

19.3. Desde que não estabelecida qualquer relação jurídica entre o poder concedente e terceiros, bem como cumpridas todas as normas regulamentares da presente Concessão, podem ser terceirizados os seguintes serviços acessórios: locação ou comodato de hardware e/ou software de validadores de bilhetagem eletrônica; locação ou comodato de hardware e/ou software de GPS dos veículos; locação ou comodato de hardware e/ou software de sistema de wi-fi nos veículos; locação ou comodato de hardware e/ou software de sistema de monitoramento por câmera nos veículos; terceirização dos serviços de limpeza, terceirização dos serviços de lavagem de veículos; terceirização dos serviços de borracharia; terceirização dos serviços de portaria ou vigilância; terceirização dos serviços alternativos de publicidade nos veículos.

20. CLÁUSULA VIGÉSIMA – BENS VINCULADOS À CONCESSÃO E BENS REVERSÍVEIS:

20.1. Na data de início da prestação dos SERVIÇOS e ao longo da vigência do presente CONTRATO DE

CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA deverá dispor dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO (item 23.1.1) em condições de operação, em conformidade ao EDITAL e respectivos ANEXOS e com o presente CONTRATO DE CONCESSÃO e respectivos ANEXOS, bem como com a regulamentação baixada pelo PODER CONCEDENTE.

20.1.1.Consideram-se BENS VINCULADOS À CONCESSÃO os bens, necessários à prestação adequada e contínua dos SERVIÇOS.

20.1.2.Nesta Concessão não haverá bens móveis ou imóveis reversíveis.

20.1.2.1. Serão obrigatoriamente reversíveis todos os Dados e Informações do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros pertencentes ao Poder Concedente, cujo o acesso é irrestrito para fins de Gestão Pública do Sistema de Transporte e consequente adoção de políticas públicas e aferição da Modicidade Tarifária, nos termos da Lei n. 12.587/2012 (Mobilidade Urbana), por serem de exclusividade do Poder Concedente.

20.1.3.Na data de início da operação dos SERVIÇOS e ao longo da vigência do Contrato de Concessão, a concessionária deverá dispor dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO em condições de operação, em conformidade com o Edital e Anexos, bem como com a regulamentação baixada pelo Poder Público a qualquer tempo, nos termos da legislação e contrato vigente.

20.1.4. Os BENS VINCULADOS À CONCESSÃO sujeitam-se se ao disposto no presente Edital e em seus demais Anexos, não sendo defeso à qualquer um, seja Concessionária ou Empresa Terceirizada, invocar qualquer salvaguarda sobre a propriedade imaterial das informações do item 8.1, inciso VI, sob pena de responsabilidade contratual, administrativa e legal, uma vez que desde já se tratam de informações (bens) de exclusividade do Poder Concedente.

20.1.4.1. O Banco de Dados dos Sistemas de Informação, bens imateriais vinculados à Concessão e de exclusividade do Poder Concedente, compreendem todas informações relativas ao Sistema de Transporte Coletivo (de forma contínua e intermitente), tais como: Chave da Cidade (senha/código fonte); cadastro de usuários; receita tarifária (pagos em espécie ou por meio eletrônico); bilhetagem eletrônica; extratos bancários da receita de Tarifa Pública; dados do validador; dados do GPS (itinerários e monitoramento); dados da CCO (Central de Controle de Operação); dados das câmeras de videomonitoramento (veículos e garagem); dados de operação (plano de trabalho e escalas) e manutenção (preventiva e corretiva); dados de qualquer forma de ITS; dados de publicidade ou quaisquer receitas alternativas; dados estatísticos; dados das linhas e rotas; dados de consumo; dados de controle operacional; dados de racionalização do sistema; dados de controle financeiro e econômico (balanços e auditorias); dados de crédito antecipado de passagem; dados de carregamento e/ou transporte de valores de passagens recebidas em espécie; dados dos funcionários; dados dos fornecedores ou terceiros contratados pela Concessionária.

20.1.5. Entende-se por ATUALIDADE o direito dos usuários à prestação dos SERVIÇOS por meio de equipamentos e instalações modernas, que, permanentemente, ao longo da concessão, acompanhem as inovações do desenvolvimento tecnológico, notadamente no que se refere à sustentabilidade ambiental dos equipamentos utilizados, e que assegurem o perfeito funcionamento, melhoria e expansão dos SERVIÇOS.

20.1.6. Consideram-se BENS REVERSÍVEIS são os bens que ao término do presente CONTRATO DE CONCESSÃO serão devolvidos ao patrimônio do Poder Público com a finalidade de assegurar a continuidade dos serviços.

20.1.7. São BENS REVERSÍVEIS todos os bens, independentemente da sua natureza, assim como as respectivas acessões e benfeitorias, entregues pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA.

20.1.8. O PODER CONCEDENTE manterá inventário atualizado dos bens entregues à CONCESSIONÁRIA na forma do item 21.1.4.1.

20.1.9 No caso de oneração de qualquer dos BENS REVERSÍVEIS em razão de ordem judicial, ou outra circunstância alheia ao controle e à vontade da CONCESSIONÁRIA, este se obrigará a:

(I) notificar imediatamente o PODER CONCEDENTE sobre a constituição do ônus ou gravame, as razões de tal constituição e as medidas que estão sendo tomadas pela CONCESSIONÁRIA para desconstituir o ônus ou gravame.

20.1.10.Extinta a concessão, retornam ao PODER CONCEDENTE os BENS REVERSÍVEIS.

20.1.11. Não caberá à CONCESSIONÁRIA qualquer indenização pela reversão dos BENS REVERSÍVEIS, ressalvado o caso das parcelas dos investimentos vinculados a BENS REVERSÍVEIS, ainda não amortizados ou depreciados, realizados com o objetivo de garantir a continuidade e ATUALIDADE dos SERVIÇOS, desde que devidamente comprovados e autorizados pelo Poder Concedente.

20.1.12.Os bens revertidos ao PODER CONCEDENTE ao final da concessão deverão estar em perfeitas condições de operacionalidade e utilização, observados os requisitos estabelecidos no presente CONTRATO DE CONCESSÃO e nos regulamentos editados pelo PODER CONCEDENTE.

20.1.13.O Relatório Provisório de Reversão retratará a situação dos BENS REVERSÍVEIS e determinará a sua aceitação ou a sua substituição, antes da extinção da concessão.

20.1.14. O Relatório Provisório de Reversão fixará os prazos em que as eventuais substituições serão efetivadas.

20.2.Extinta a concessão, verificado o integral cumprimento das determinações do Relatório Provisório de Reversão, o PODER CONCEDENTE elaborará o Relatório Definitivo de Reversão, com o objetivo de liberar a CONCESSIONÁRIA de todas as obrigações inerentes à reversão de bens.

20.2.1.Enquanto não expedido o Relatório Definitivo de Reversão não será liberada a garantia de que trata a Cláusula Sétima.

21. CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA - DISPOSIÇÕES GERAIS:

21.1. O Poder Concedente não responde por quaisquer ações decorrentes do serviço prestado pela Concessionária, nos termos na Lei Federal de Concessões, seja nas ações cíveis, ambientais, tributárias, previdenciárias, trabalhistas, administrativas e etc, sendo vedada a sua responsabilidade solidária ou subsidiária em quaisquer casos, nos termos do art. 25, entre outros, da Lei nº 8.987/1995 (Lei de Concessões) a qual é ratificada pelo Código Civil.

21.2.Caso o PODER CONCEDENTE seja, por qualquer forma, chamado a responder por obrigações de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE terá direito de regresso contra a CONCESSIONÁRIA, ficando autorizado a reter a garantia contratual.

21.3. A prestação dos SERVIÇOS e sua execução, operação e exploração estão sujeitas às incidências tributárias, civis, previdenciárias, ambientais, trabalhista, criminais e administrativas, todas previstas na legislação aplicável.

21.4. O PODER CONCEDENTE estabelecerá, nos termos da Lei e através de regulamento próprio, as formas de eventuais contrapartidas às gratuidades previstas na legislação para o serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus.

21.5. De acordo com as disposições do EDITAL e dos respectivos ANEXOS, a operação dos SERVIÇOS constituindo dever da Concessionária.

21.5.1. O descumprimento do disposto no item anterior implicará a caducidade da concessão, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis e das eventuais perdas e danos.

21.6. A CONCESSIONÁRIA assume o dever de operar todos os serviços objetos deste CONTRATO DE CONCESSÃO.

21.6.1. Novas modalidades, com veículos, tarifas e modelos operacionais diferenciados poderão ser especificados em regulamento pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes, garantido o equilíbrio econômico financeiro deste Contrato, em atendimento a Lei Municipal nº 1.441, de 26 de dezembro de 2001.

21.7. O não cumprimento ou o atraso de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA no cumprimento do dever de operação dos serviços na forma estabelecida pelo PODER CONCEDENTE configura hipótese de violação de obrigação contratual, sujeitando a CONCESSIONÁRIA à caducidade da concessão e/ou aplicação das demais sanções cabíveis, sem prejuízo de eventuais perdas e danos, ficando o PODER

CONCEDENTE autorizado a instaurar os competentes processos licitatórios com o fim de evitar qualquer prejuízo ao interesse público.

22. CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA - DISPOSIÇÕES FINAIS:

22.1. As comunicações entre as partes serão efetuadas por escrito e remetidas:

I- em mãos, desde que comprovadas por protocolo;

II- por fax, desde que comprovada a recepção;

III- por correio registrado, com aviso de recebimento; e

IV-por correio eletrônico, desde que comprovada a recepção.

22.2. Consideram-se, para os efeitos de remessa das comunicações, os seguintes endereços e números de fax:

1. PODER CONCEDENTE:

Gabinete do Secretário

Telefones: (69) 3901-3034 / 3901-2933

E-mail:gab.semtran@gmail. com / gab.semtran@portovelho.ro.gov.br

Endereço: Av. Amazonas, 698, Santa Bárbara, Porto Velho - RO, 76804-210

2. CONCESSIONÁRIA:

Paulo Wagner

Telefone: (11) 4191-3005

E-mail: paulo.wagner@jtptransportes.com.br

Endereço: Av. Andrômena, n.° 885, S1 1901 – Alphaville, Cep 06.473-000 – Barueri/SP

22.2.1. Qualquer das partes poderá modificar o seu endereço e número de fax, mediante comunicação à outra parte, nos moldes ora preconizados.

22.3. Na contagem dos prazos referidos no presente CONTRATO DE CONCESSÃO e nos respectivos ANEXOS, é excluído o dia de início e incluído o do vencimento. Os prazos somente se iniciam e vencem em dias de expediente no órgão ou entidade.

22.3.1. Os prazos estabelecidos em dias no presente CONTRATO DE CONCESSÃO e nos respectivos ANEXOS, contar-se-ão em dias corridos, salvo se estiver expressamente feita referência a dias úteis.

22.4. Havendo inconsistências, incoerências, contradições ou conflitos entre o que consta do texto do presente CONTRATO DE CONCESSÃO e o texto dos respectivos ANEXOS, bem como com o texto do EDITAL e/ou dos respectivos ANEXOS ou, ainda, dos ANEXOS entre si, deverá prevalecer o significado constante do documento considerado, ou seja, aquele no qual o texto estiver inserido.

23. CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA - FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA:

23.1. O PODER CONCEDENTE providenciará a remessa de cópias autênticas do presente instrumento ao órgão de controle interno do Município no prazo de 10 (dez) dias contados da sua assinatura.

24. CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA– DO FORO:

24.1.As partes elegem o Foro da Comarca de Porto Velho/RO, para dirimir as dúvidas e controvérsias oriundas do presente contrato.

25. CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA – DA PUBLICAÇÃO:

25.1.Após as assinaturas deste contrato, o PODER CONCEDENTE providenciará a publicação do mesmo ou de resumo no Diário Oficial do Município – D. O. M.

Para firmeza e como prova do acordado, é lacrado o presente contrato, que depois de lido e achado conforme, é assinado pelas partes e duas testemunhas que também o assinam, dele sendo extraídas as cópias que se fizerem necessárias para seu fiel cumprimento, devidamente certificadas pela Procuradoria Geral do Município.

Porto Velho/RO, 12 de março de 2020.

NILTON GONÇALVES KISNER

SECRETÁRIO DA SEMTRAN

VICTOR DE OLIVEIRA SOUZA

SECRETÁRIO ADJUNTO DA SEMTRAN

PAULO HENRIQUE WAGNER

REPRESENTANTE LEGAL DA CONTRATADA

VISTO:

FELIPPE IDAK AMORIM SANTOS

SUBPROCURADOR ADMINISTRATIVO, CONVÊNIOS E CONTRATOS

TESTEMUNHAS:

NOME: NOME:

CPF Nº CPF Nº

RG Nº RG Nº

III.8.4 – DECRETO Nº 16.960 , DE 07 DE OUTUBRO DE 2020.

"Dispõe sobre nova metodologia de Bilhetagem Eletrônica e o Sistema de Integração do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no âmbito do Município de Porto Velho."

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, usando da atribuição que lhe é conferida no inciso IV do artigo 87 da Lei Orgânica do Município de Porto Velho DECRETA:

Art. 1º Autorizar a JTP TRANSPORTES, SERVIÇOS, GERENCIAMENTO E RECURSOS HUMANOS LTDA -COM Porto Velho a promover a comercialização de bilhetes eletrônicos no âmbito do Município de Porto Velho, visando à execução dos serviços de arrecadação automática da tarifa, coleta e processamento de dados necessários ao gerenciamento e controle do Sistema de Integração do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Porto Velho, através de bilhetagem eletrônica.

Art. 2º O Sistema de Integração do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Porto Velho se dará exclusivamente por meio da utilização de bilhetagem eletrônica.

I – A integração será realizada por meio da utilização do cartão eletrônico, após o primeiro registro de passagem do cartão pelo validador , sendo que o passageiro terá 90 (noventa) minutos para acessar gratuitamente o próximo ônibus;

II – A integração somente será permitida para realização de percursos em sentido único (origem/destino);

III – Só poderá utilizar o Sistema de Integração, o passageiro que fizer uso do cartão eletrônico.

Parágrafo único. Os passageiros que desejarem realizar a viagem sem fazer uso do cartão deverão pagar a tarifa integral em moeda corrente, diretamente ao cobrador ou nos miniônibus, ao motorista.

Art. 3º Serão utilizados 06 (seis) tipos de cartões, a seguir relacionados:

I – Cartão Cidadão, destinado aos usuários que optem pela aquisição do uso do cartão para realizar a integração;

II – Cartão Estudante, destinado aos estudantes matriculados e com frequência regular às atividades de ensino fundamental, médio e superior que desejem acessar o benefício da meia passagem;

III – Cartão Melhor Idade, destinado aos idosos com idade maior ou igual a 60 (sessenta) anos;

IV – Cartão Vale-transporte, destinado às pessoas jurídicas que disponibilizam vales-transportes aos seus colaboradores;

V – Cartão Acessibilidade, destinado as pessoas com deficiência;

VI – Cartão Acessibilidade Acompanhante, destinado aos acompanhantes das pessoas com deficiência;

Art. 4º Para aquisição dos cartões especificados no artigo anterior, deverão ser obedecidos os critérios definidos para cada tipo de cartão.

§ 1° Para aquisição da 1ª via dos Cartões Cidadão e Estudante, o usuário deverá efetuar pagamento de taxa correspondente a

02 (duas) tarifas vigentes.

§ 2° Para aquisição da 1ª via do V ale Transporte, a pessoa jurídica deverá efetuar pagamento de taxa correspondente a 05

(cinco) tarifas vigentes.

§ 3° Os cartões de gratuidade nos tipos Melhor Idade, Acessibilidade e Acessibilidade Acompanhante são isentos de pagamento de taxa na primeira aquisição.

§ 4° A emissão de 2ª via de qualquer tipo de cartão será confeccionada após o pagamento de taxa equivalente a 05 (cinco) tarifas integrais vigentes no sistema, mediante requerimento do usuário.

§ 5° T odas as tarifas descritas acima serão revertidas em créditos ao usuário no próprio cartão, exceto em caso de emissão de 2ª via.

Art. 5º Os Cartões de Estudantes serão nominais, pessoais e intransferíveis possuindo cota mensal, em período letivo, de até 60 (sessenta) passagens, possibilitando ao Estudante ida e retorno à escola, além de passagens aos finais de semana para lazer e atividades culturais.

§ 1° A cota mensal para os estudantes no período não letivo será de 30 (trinta) passagens.

§ 2° A cota mensal para os estudantes de educação a distância serão equivalentes a 50 % (cinquenta por cento) da cota dos estudantes de ensino presencial.

§ 3° Para habilitação ao direito de cartão de estudante, o interessado deverá cumprir os requisitos abaixo:

a) residir a uma distância mínima de mil metros da escola;

b) estar regularmente matriculado, comprovando mediante declaração fornecida e assinada pelo Diretor da Escola;

c) manter frequência escolar;

d) entregar cópia de RG, CPF , ou Certidão de Nascimento, na falta daqueles;

e) comprovante de endereço atualizado no período máximo de 30 (trinta) dias;

f) deslocar-se até um dos pontos de atendimento, visando registro fotográfico pelo sistema de bilhetagem.

§ 4° Serão considerados estudantes para fins deste Decreto, alunos dos cursos fundamental, médio e superior , regulares ou supletivos, educação a distância, mantidos por instituições públicas ou particulares reconhecidas pelo MEC – Ministério da Educação e Cultura.

§ 5° Serão considerados estudantes para fins deste Decreto os alunos matriculados em cursos com duração mínima de 8 (oito) meses letivos.

§ 6° O fato de o estudante ser matriculado em mais de um curso ou estabelecimento de ensino não dará direito ao estudante de adquirir um número de passagens superior ao fixado no caput deste artigo.

§ 7° A única forma de acesso ao benefício da meia passagem para estudante é através do Cartão Estudante da bilhetagem eletrônica regulamentada neste ato.

Art. 6º Os Cartões Acessibilidade e Acessibilidade Acompanhante serão nominais, pessoais e intransferíveis, devendo os interessados cumprir os requisitos abaixo:

I – apresentar RG, CPF e comprovante de endereço atualizado no período máximo de 30 (trinta) dias;

II – via original do formulário de requisição preenchido e assinado pelo médico responsável;

III – laudo médico fornecido há no máximo 12 (doze) meses, o qual deverá constar expressamente a necessidade do acompanhante, quando for o caso;

IV – Estar em situação de vulnerabilidade socioeconômica por pertencer à família de baixa renda. Nesse caso, é preciso ter um Número de Identificação Social (NIS) válido e ter renda familiar por pessoa de até meio salário-mínimo ou renda familiar mensal de até três salários-mínimos.

Art. 7º Os Cartões de Melhor Idade serão nominais, pessoais e intransferíveis, devendo os interessados cumprir os requisitos abaixo:

I – apresentar RG, CPF e comprovante de endereço atualizado no período máximo de 30 (trinta) dias;

II – ter idade maior ou igual a 60 (sessenta) anos.

Parágrafo único. As pessoas compreendidas na faixa etária entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos, deverão estar em situação de vulnerabilidade socioeconômica por pertencer à família de baixa renda. Nesse caso, é preciso ter um Número de Identificação Social (NIS) válido e ter renda familiar por pessoa de até meio salário-mínimo ou renda familiar mensal de até três salários-mínimos.

Art. 8º T odos os Cartões de Gratuidades, total ou parcial, não tem limite de uso, porém é restrito a uma utilização no ônibus por viagem, visando evitar fraudes por uso seguido.

§ 1° A violação do disposto neste regulamento, inclusive a apresentação de dados e declarações, falsas sujeitará o usuário às seguintes sanções:

I – bloqueio do cartão com suspensão imediata da sua validade e do benefício correspondente pelo prazo de 01 (um) mês;

II – bloqueio do cartão com suspensão da sua validade e do benefício correspondente pelo prazo de 06 (seis) meses, na reincidência;

III – cancelamento do cartão e do benefício correspondente, sem prejuízo de apurações cíveis e criminais cabíveis, em segunda reincidência.

§ 2° Considera-se reincidência a utilização por terceiros dos cartões definidos no parágrafo anterior por mais de uma vez.

§ 3° Para liberação do cartão, depois de transcorrido o prazo de suspensão, o usuário deverá comparecer nas dependências da concessionária para assinatura do termo de advertência e pagamento da tarifa utilizada por terceiros.

§ 4° Só será garantida a gratuidade do cartão Acessibilidade Acompanhante quando for utilizado concomitantemente com o Cartão Acessibilidade.

§ 5° As disposições contidas no parágrafo primeiro, quanto a suspensão ou cancelamento do direito, não se aplicam aos idosos com mais de 65 (sessenta e cinco) anos, contudo, para operar-se o desbloqueio do cartão o interessado deverá cumprir a exigência disposta no parágrafo terceiro.

Art. 9º O cartão smart card, confeccionado em material PVC, possuirá um chip interno microprocessador com capacidade de memória de 2k e não volátil dotado de um controle lógico de acesso que permite o armazenamento de informações e programações de funções relativas à bilhetagem eletrônica permitindo leitura, gravação e integração temporal. O cartão poderá ser recarregado e sua utilização ocorrerá mediante leitura em sistema instalado no interior dos ônibus.

Parágrafo único. O crédito do cartão será em moeda corrente e no momento da leitura o valor da passagem será descontado

do crédito do cartão.

Art. 10. A utilização indevida, quando dolosa, sujeitará o agente às penalidades cabíveis, previstas em legislação específica.

Art. 11. Fica facultado à concessionária o uso de sistema de reconhecimento facial com o objetivo de coibir o uso indevido

das gratuidades.

Art. 12. Todos os cartões com gratuidades, totais ou parciais, terão validade dentro do exercício, encerrando-se em 31 de dezembro de cada ano, ficando obrigada a concessionária a realização do recadastramento anual.

Art. 13. Na hipótese dos cartões smart car d não serem utilizados por período ininterrupto superior a 12 (doze) meses, ainda que contendo créditos, estes serão cancelados e os créditos adquiridos e não utilizados passarão a fazer parte da receita do sistema como extra tarifária.

§ 1º Considera-se receita extra tarifária os saldos remanescentes e não utilizados.

§ 2º Essa receita será considerada no cálculo de reajuste tarifário subsequente.

Art. 14. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 15. Revogam-se as disposições em contrário, em especial o Decreto n.º 14.107, de 28 de janeiro de 2016.

HILDON DE LIMA CHAVES

Prefeito

III.9 – Organização/Estrutura da Administração Pública

III.9.1 – Lei Complementar nº 648, de 05 de janeiro de 2017.

Indispensável o entendimento, para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, do funcionamento da administração pública, sua estrutura e competências.

No Município de Porto Velho, a recente Lei Complementar n º 648/2017 *"Dispõe sobre a reestruturação organizacional e o funcionamento da Administração Pública Municipal, extingue, incorpora, cria órgãos do Poder Executivo Municipal, estabelece um novo modelo de gestão."*

O Capítulo II disciplina sobre a Ação Governamental de Planejamento, dispondo o art. 2º acerca da obediência da ação governamental ao processo sistemático de planejamento.

O § 1º. Elenca os instrumentos básicos a serem formulados para a efetivação da ação governamental, são eles:

"I - Plano Diretor;

II - Planos de Desenvolvimento Regionais;

III - Plano Estratégico de Governo;

IV - Plano Plurianual de Governo;

V - Programas Gerais, Regionais e Municipais de duração anual e plurianual;

VI - Diretrizes Orçamentárias;

VII - Orçamento Anual; e

VIII - Programação Financeira e Cronograma de Execução Mensal de Desembolso."

O art. 20 assevera que a estrutura da Administração Pública Municipal compreende os Órgãos da Administração Direta e as Entidades da Administração Indireta.

O TÍTULO V, DA EXTINÇÃO, CRIAÇÃO, FUSÃO, INCORPORAÇÃO DE ÓRGÃOS CARGOS E OUTRAS MUDANÇAS ESTRUTURAIS apresentou as alterações procedidas na organização e estrutura da Administração Pública do Município de Porto Velho, redefinindo e readequando as unidades e competências. Pela importância e peculiaridades será transcrito, na íntegra, o texto:

"Art. 32. Fica criada a Secretaria Municipal de Infraestrutura urbana e serviços básicos, tendo por origem a Secretaria Municipal de Obras – SEMOB, Secretaria Municipal de Serviços Básicos – SEMUSB e a Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SEMTRAN, que lhe sucede em todos os direitos, obrigações, competências, atribuições, inclusive, absorvendo os recursos humanos, patrimônio e acervos, inerentes a sua área de atuação.

Art. 33. A Secretaria Municipal de Obras - SEMOB, passa do nível de Secretaria Municipal para o nível de Secretaria Municipal Adjunta, adotando a denominação de Subsecretaria Municipal de Obras e Pavimentação, incorporada à Secretaria Municipal de Infraestrutura urbana e serviços básicos que lhe sucede em todos os direitos, obrigações, competências, atribuições, vinculada à Prefeitura.

Art. 34. A Secretaria Municipal de Serviços Básicos - SEMUSB, passa do nível de Secretaria Municipal para o nível de Secretaria Municipal Adjunta, adotando a denominação de Subsecretaria Municipal de Serviços Básicos, incorporada a Secretaria Municipal de Infraestrutura urbana e serviços básicos que lhe sucede em todos os direitos, obrigações, competências, atribuições, vinculada à Prefeitura.

Art. 35. ***A Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito – SEMTRAN, passa do nível de Secretaria Municipal para o nível de Secretaria Municipal Adjunta, adotando a denominação de Subsecretaria Municipal de Trânsito, incorporada a Secretaria Municipal de Infraestrutura urbana e serviços básicos que lhe sucede em todos os direitos, obrigações, competências, atribuições, vinculada a Prefeitura.***

Parágrafo único. Extingue o Administrador do Terminal Rodoviário, o Departamento de Administração do terminal Hidroviário - DTH, a Divisão de Atividade de Regularização – DARE, a Divisão de Planejamento de Operação de Transporte Multimodal- DPOM e Divisão de Fiscalização Eletrônica – DIFE; fica mantido o a Comissão de Calçadas e demais Departamentos.

Art. 36. Fica criada a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente, tendo por origem a Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SEMA, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo – SEMDESTUR.

Art. 38. A Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SEMA, passa do nível de Secretaria Municipal para o nível de Secretaria Municipal Adjunta, adotando a denominação de Subsecretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, incorporada a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente que lhe sucede em todos os direitos, obrigações, competências, atribuições, vinculada à Prefeitura. (...)

Art. 40. A Secretaria Municipal de Projetos Especiais – SEMPRE, passa do nível de Secretaria Municipal para o nível de Subsecretaria Municipal Adjunta, adotando a denominação de Subsecretaria Municipal Adjunta de Programas Especiais de Desenvolvimento, cujas atribuições e competências são incorporadas à Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão – SEMPOG, que lhe sucede em todos os direitos, obrigações, competências, atribuições, inclusive, absorvendo os recursos humanos, patrimônio e acervos. (...)

Art. 43. A Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação – SEMUR, passa a denominar-se Secretaria Municipal de Regularização Fundiária, Habitação e Urbanismo, mantendo suas obrigações, competências, atribuições, vinculada à Prefeitura, assegurada, a sua autonomia orçamentária, administrativa e financeira, inclusive recursos humanos, patrimônio e acervos. (...)" (grifos não originais)

O art. 62 elenca a estrutura organizacional básica da Administração Direta, em razão das alterações introduzidas pela Lei Complementar, compreendendo:

"I - Prefeitura:

a) Gabinete do Prefeito;

b) Gabinete do Vice-prefeito;

c) Assessoria Militar;

d) Ouvidoria;

e) Procuradoria Geral do Município - PGM;

f) Controladoria Geral do Município - CGM;

g) Departamento Municipal de Defesa Civil;

h) Assessoria de Comunicação, Cerimonial e Relações Públicas;

i) Parceria Público Privada – PPP/PVH;

j) Coordenadoria e Gestão de TI;

l) Assessoria Especial de Políticas Governamentais;

m) Corregedoria Geral de Processo Disciplinar.

II – Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão – SEMPOG:

a) Conselho Municipal das Cidades;

III – Secretaria Municipal de Fazenda – SEMFAZ:

a) Conselho de Recursos Fiscais;

IV - Secretaria Municipal de Assistência Social e da Família:

a) Conselho Municipal da Criança e Adolescente;

b) Conselho Municipal Social;

c) Conselho Municipal do Idoso;

d) Conselho Municipal da Segurança Alimentar e Nutricional;

e) Conselho Municipal de Pessoas com Deficiência;

f) Conselho Municipal de Defesa de Direito da Mulher;

g) Conselho Municipal da Cidadania Negra;

h) Conselho Municipal da Juventude; e

i) Conselho Anti-Drogas.

V - Secretaria Municipal de Educação:

a) Conselho Municipal de Educação;

b) Conselho Municipal de Alimentos;

c) Conselho Municipal do FUNDEB;

VI - Secretaria Municipal de Saúde - SEMUSA:

a) Conselho Municipal de Saúde;

VII - Secretaria Municipal de Administração - SEMAD:

a) Licitação;

b) Conselho Municipal

VII - Secretaria Municipal de Regularização Fundiária, Habitação e Urbanismo:

VIII - Secretaria Municipal da Infraestrutura e Serviços Básicos:

a) Subsecretaria de Obras e Pavimentação;

b) Subsecretaria de Serviços Básicos;

c) Subsecretaria de Transporte e Trânsito;

IX - Secretaria Municipal do Desenvolvimento Econômico e Ambiental;

a) Subsecretaria de Meio Ambiente;

b) Subsecretaria de Indústria, Comércio, Turismo e Trabalho;

X - Secretaria Municipal de Esporte e Lazer;

XI- Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento."

Quanto aos Conselhos, o art. 64 reiterou sua regência pelas leis de criação e atribuiu ao Chefe do Executivo a regulamentação.

A Seção II e as seguintes elencaram as competências das Secretarias, in verbis:

"Da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão - SEMPOG

Art. 77. A Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão – SEMPOG, como órgão central dos sistemas de Planejamento e Gestão no âmbito da Administração Direta e Indireta, compete:

I – Exercitar a coordenação geral dos órgãos e entidades municipais quanto aos aspectos substantivos da política municipal de desenvolvimento, inclusive para obtenção de recursos, viabilização e controle da execução de planos, programas e projetos públicos;

II – Gerar os principais dados socioeconômicos para compor a formação do Sistema de Informações Gerenciais da Prefeitura e sociedade em geral;

III – coordenar a produção, análise e divulgação de informações estatísticas;

IV – Elaborar estudos que possibilitem identificar e avaliar os fatores concorrentes para a realização dos planos de estratégias governamentais, bem como execução de seus respectivos programas e projetos, de acordo com as diretrizes estabelecidas;

V – Promover a interação com os órgãos afetos ao desenvolvimento dos setores produtivos, com vistas a harmonizar e compatibilizar as ações de planejamento, de execução e de avaliação dos resultados preconizados nos projetos e atividades daqueles órgãos;

(...)

VIII – planejar e desenvolver projetos relacionados à modernização das Estruturas Organizacionais e dos procedimentos, conjuntamente com outros órgãos do Município ou do Estado;

IX – coordenar a elaboração, consolidar, reformular e acompanhar a execução do orçamento do Município, bem como do Plano Plurianual;

X – estabelecer a programação orçamentária da despesa e da receita do Município, elaborando o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias, bem como a Lei Orçamentária Anual;

XI – coordenar os programas e projetos especiais no âmbito do Município;

XII – supervisionar e coordenar a elaboração de planos, programas e projetos de desenvolvimento do Município, bem como revê-lo, consolidá-los, compatibilizá-los e avaliá-los;

XIII – coordenar as atividades relacionadas à elaboração de projetos para complementação das ações de planejamento, no âmbito do Poder Executivo Municipal;

XIV – coadjuvar todos os órgãos da administração a promover a implementação do Plano Diretor do Município;

(...)

Seção IX Da Secretaria Municipal de Regularização Fundiária, Habitação e Urbanismo

Art. 83. À Secretaria de Secretaria Municipal de Regularização Fundiária, Habitação e Urbanismo, tem por finalidade desempenhar as funções de articulação, planejamento, coordenação, e execução de políticas e programas para as áreas de Regularização Fundiária, Habitação e Urbanismo, tendo as seguintes atribuições:

IV - articular parcerias com agentes Públicos Privados e Sociedade em geral, visando o planejamento e execução da Política de Regularização Fundiária e Habitacional do Município;

VII -executar ações inerentes a Gestão Urbana e o Plano Diretor do Município de Porto Velho, especialmente na definição das Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS e Estudos de Impacto de Vizinhança - EIV, de acordo com o que orienta o Estatuto das Cidades;

IX - executar medidas visando a racional ocupação dos núcleos urbanos, inibindo a especulação imobiliária;

XI - viabilizar a implantação do Sistema Cadastral Territorial do Município de Porto Velho;

Seção X

Da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Serviços Básicos

Art. 84. À Secretaria Municipal de Infraestrutura e Serviços Básicos, tem por finalidade gerenciar, elaborar, coordenar e implementar os projetos e orçamentos, especificações técnicas e cronogramas que envolvam planejamento e execução de obras em áreas e logradouros públicos, bem como saneamento, e manutenção e infraestrutura urbana dos serviços públicos do Município, também possui a atribuição gerenciar e fiscalizar a execução das modalidades do transporte público de passageiros no Município; gerenciar e fiscalizar o trânsito, realizando e gerenciando a sinalização.

Subseção I

Da Subsecretaria de Obras e Pavimentação

Art. 85. A Subsecretaria Municipal de Obras Públicas e Pavimentação, tem como atribuições, planejar, desenvolver, controlar e executar as atividades inerentes à construção de obras públicas; é responsável também pelas atividades inerentes quanto à abertura e pavimentação de vias públicas, pontes, viadutos, canais e redes de drenagem, compete a subsecretaria:

I - Coordenar o desenvolvimento de projetos e a execução de obras públicas a cargo do Município, por administração direta ou por meio de terceiros, competindo-lhe, ainda, a elaboração e a execução do orçamento referente a planos, programas e projetos de obras, pavimentação, infraestrutura, moradia e saneamento básico relativo ao sistema de drenagem;

III - normatizar, monitorar e avaliar a realização de obras públicas;

IV - Coordenar a fixação de metas e diretrizes que viabilizem a implementação de obras relativas aos sistemas viário e rodoviário municipal;

V - Planejar, acompanhar e fiscalizar a execução de trabalhos topográficos e geotécnicos das obras municipais;

VI - Planejar, implementar, executar e avaliar o processo de contratação de obras e serviços referentes aos planos, programas e projetos de obras de manutenção, saneamento básico relativo ao sistema de drenagem, pavimentação, infraestrutura e moradia, em colaboração com outros órgãos e entidades da Administração Municipal;

Subseção II

Da Subsecretaria de Serviços Básicos

Art. 86. A Subsecretaria Municipal de Serviços Básicos, compete dirigir o processo de elaboração, aprimoramento e implantação de planos, programas, projetos e legislação voltados à área de serviços públicos. Entre os objetivos, estão o desenvolvimento urbano, o plano viário, a manutenção preventiva e corretiva dos edifícios e logradouros públicos. Também é responsável pelo gerenciamento dos serviços de coleta e destinação do lixo, pavimentação, poda de árvores, água, esgoto, energia elétrica e telefonia, entre outros serviços, compete a subsecretaria:

I - Desenvolver processo permanente e contínuo de acompanhamento da legislação relativa ao desenvolvimento urbano e da consolidação das políticas públicas de uso e ocupação do solo;

(...) IV - Desenvolver os mecanismos e modelos mais adequados para a viabilização de projetos de desenvolvimento urbano, explorando as potenciais parcerias com a iniciativa privada e com outras esferas de governo, utilizando os instrumentos de política urbana;

VIII - participar no processo de revisão e de gestão participativa do Plano Diretor, juntamente com as demais secretarias;

IX - Propor programas e projetos para a implementação das diretrizes do Plano Diretor;

Subseção III

Da Subsecretaria de Transportes e Trânsito

Art. 87. A Subsecretaria de Transporte e Trânsito, tem por definição de planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito, gestão das calçadas, meio ambiente urbano, polos geradores de tráfego e sistema viário, observado o planejamento urbano municipal, competindo lhes:

I - Organizar, controlar, fiscalizar e gerenciar o sistema de tráfego, trânsito e transportes no Município de Porto Velho, observado o planejamento municipal e distritos e coordenar a sua implementação;

II – Proporcionar segurança e fluidez no trânsito viário e assegurar a qualidade dos sistemas de transportes, contribuindo para melhorara qualidade de vida da sociedade e garantir o direito de ir e vir dos cidadãos no âmbito do Município de Porto Velho;

III - gerenciar, implantar e manter a sinalização nas vias públicas, no âmbito do Município de Porto Velho;

IV - Coordenar e dirigir as atividades de engenharia, fiscalização, operação, estatística e educação de trânsito e transportes no Município de Porto Velho;

V - Propor e administrar a política tarifária;

VI - Estabelecer e implantar política de educação para a segurança de trânsito;

VII - implantar as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, unidades funcionais colegiadas responsáveis pela análise e julgamento dos recursos interpostos contra a aplicação de penalidades em decorrência de infração à legislação de trânsito, obedecidas às normas estatuídas no Código Brasileiro de Trânsito;

VIII - autorizar interdições e desvios de tráfego no sistema viário municipal, bem como cobrar as taxas de interdições e desvios;

IX - Operar, diretamente ou através de prepostos, por meio de permissão, autorização ou contratação, os serviços de transporte público coletivo, de táxi, escolar e de lazer, estabelecendo todas as condições de operação, inclusive programação de horários, tipos e características dos veículos e formas de delegação e exercendo controle sobre as condições de operação*;*

X - Executar, diretamente ou mediante delegação, a atividade de inspeção veicular;

XI - imprimir maior eficiência e eficácia ao transporte público, promovendo um processo permanente de avaliação e modernização do mesmo;

XII - participar do planejamento urbano, econômico e de outras áreas de interface com o planejamento de transportes, tráfego, trânsito e sistema viário;

XIII - analisar os projetos de construções que, pela sua natureza, sejam polos geradores de tráfego, nos termos previstos no art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro; (...)"

LEI Nº 2.785, DE 08 DE JANEIRO DE 2021.

"Institui a Zona Urbana de Restrição de Circulação de veículos de carga e de operação de serviço de carga e descarga no Município de Porto Velho, e dá outras providências."

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, usando da atribuição que lhe é conferida no inciso IV do Art. 87, combinado com o inciso X, do Art. 7º da Lei Orgânica do Município de Porto Velho.

FAÇO SABER que a CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO VELHO aprovou e eu sanciono a seguinte LEI:

TÍTULO I

DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA E OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA

Art. 1º Esta Lei institui a Zona Urbana de Restrição de circulação de veículos de carga e de operação do serviço de carga e descarga no Município de Porto Velho.

Capítulo I

DA ZONA URBANA DE RESTRIÇÃO

Art. 2º A circulação de veículos automotores e serviço de carga e descarga de qualquer natureza na Zona Urbana de Restrição (ZUR), será:

I – permitida para veículos automotores com PBT (Peso Bruto Total) até 10 (dez) toneladas (caminhões com dimensões compactas), com ou sem carga, em qualquer horário;

II – permitida para veículos com PBT (Peso Bruto Total) de 16 (dezesseis) toneladas (caminhões TOCO) até 24 (vinte e quatro) toneladas (caminhões TRUCK) das 20h às 6h, e nos sábados, a partir das 14h;

III – proibida para veículos automotores com PBT (Peso Bruto Total) acima de 24 (vinte e quatro) toneladas (Carretas), em qualquer dia e horário; 12/02/2021 Prefeitura Municipal de Porto Velho;

IV – permitida a operação do serviço de carroceiros, de tração humana ou animal, somente no horário compreendido das 20h às 6h.

§ 1º Considera-se Zona Urbana de Restrição (ZUR), área urbana previamente delimitada, cuja operação de serviço de carga e descarga de qualquer natureza ou a circulação de veículos é restrita, limitando o tráfego de determinados veículos sobre as vias existentes.

§ 2º Para efeito desta Lei, entende-se por PBT (Peso Bruto Total), a combinação entre peso do veículo, peso da carroceria e de peso da carga.

Art. 3º A Zona Urbana de Restrição (ZUR), compreende toda a área urbana do município de Porto Velho, excetuando-se a BR-319, BR – 364, a Rua da Beira (ambos as marginais), Av. dos Imigrantes, RO-005 (Estrada da Penal), Av. Farquar (trecho compreendido entre a Av. dos Imigrantes até Estrada do Belmont) e a Estrada do Belmont.

Art. 4º A circulação de veículos automotores e serviço de carga descarga de qualquer natureza permitida nos termos do Art. 2º, obedecerá à sinalização existente no local, sob pena de aplicação das sanções previstas nesta Lei e na legislação de trânsito aplicável.

Art. 5º Dependerão de Autorização Especial de Trânsito -AET , que será expedida pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes - SEMTRAN e regulamentada por Decreto, a circulação de veículos de carga e operação de carga e descarga, em horários e áreas não permitidas nesta Lei.

Art. 6º As agências bancárias e empresas que utilizem transportes de valores, que possuírem estacionamento para clientes, deverão reservar uma vaga, sinalizando-a, para o carro-forte, mediante solicitação de implementação junto à SEMTRAN.

Capítulo II

DAS INFRAÇÕES, PENALIDADES e PROCEDIMENTOS

Art. 7º A inobservância e o descumprimento das regras previstas nesta Lei, estarão sujeitos os infratores às seguintes sanções:

I – Advertência;

II – Multa;

III – Apreensão e remoção do veículo;

IV – Cassação do Alvará de licença de funcionamento pelo órgão competente do Município.

Art. 8º A advertência consiste na notificação para sanar as irregularidades constatadas pela inobservância das disposições deste regulamento.

Art. 9º A multa consiste em lavratura de auto de infração, quando houver violação dos dispositivos legais.

§ 1º A multa será aplicada de acordo com a infração cometida, sem prejuízo das demais sanções legais.

§ 2º As multas devem ser aplicadas cumulativamente quando o infrator cometer , simultaneamente, duas ou mais infrações.

§ 3º Sem prejuízo das demais sanções, a multa será aplicada em triplo do valor cominado para a infração, na hipótese de obstacularização da ação fiscalizadora.

§ 4º No caso de primeira reincidência, a multa corresponderá ao dobro da anteriormente imposta e assim sucessivamente, não podendo, contudo, ultrapassar a vinte vezes o valor da primeira.

§ 5º Constitui reincidência a prática de nova infração capitulada na mesma disposição regulamentar , no período de um ano.

Art. 10. A apreensão e remoção do veículo dar-se-á quando houver resistência, desacato ou embaraço na ação da fiscalização.

Parágrafo único. Quando da apreensão do veículo, o infrator ou seu responsável arcará com as taxas estabelecidas no Código Tributário Municipal para a sua liberação.

Art. 11. O processo de cassação do Alvará de licença e funcionamento, por descumprimento dos dispositivos desta Lei, dar-se-á quando a empresa infratora cometer mais de cinco infrações de mesma natureza previstas neste Capítulo no período de doze meses, devendo obedecer à legislação própria.

Art. 12. A citação ou intimação far-se-á pessoalmente ou por via postal, com aviso de recebimento, ou por edital quando resultar infrutíferos os meios anteriores.

Art. 13. A aplicação de penalidade de multa será feita mediante processo iniciado por Auto de Infração lavrado por agente da Autoridade de Trânsito.

§ 1º O Auto de Infração conterá:

I – denominação da empresa infratora;

II – infração cometida conforme descrito neste Regulamento;

III – descrição sucinta da infração cometida com indicação de local, dia, hora e demais dados importantes para sua caracterização;

IV – nome e assinatura do Agente competente;

V – valor referente à infração cometida;

VI – campo para a intimação e ciência do infrator .

§ 2º Para as infrações relativas à circulação, estacionamento e parada de veículos serão aplicadas as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro ou seu sucedâneo.

Art. 14. Entende-se por agente da Autoridade de Trânsito, todo servidor lotado na Secretária Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes com competência, ainda que delegada pela Autoridade de Trânsito, para fiscalizar e autuar os infratores dos dispositivos desta Lei.

Parágrafo único. Aplica-se ao Fiscal Municipal de Transportes as disposições deste artigo, quanto a fiscalização desta Lei.

Art. 15. Por transgressão a qualquer dispositivo desta Lei, serão considerados infratores:

I – o proprietário autônomo ou condutor do veículo transportador;

II – o proprietário, o sócio proprietário ou o dirigente legal da empresa transportadora;

III – o proprietário, o sócio proprietário ou o dirigente legal da empresa industrial, comercial ou de serviço recebedora da carga;

IV – o proprietário, o locatário, o possuidor do imóvel ou o representante legal do proprietário do imóvel recebedor da carga.

§ 1º A penalidade de advertência consistirá na notificação do infrator para que se abstenha de praticar a infração.

§ 2º A transportadora responde pelas infrações cometidas pelos seus prepostos ou empregados.

Art. 16. Aos infratores desta Lei serão aplicadas as seguintes penalidades:

I – circulação e/ou parada de veículos não autorizados em horários não permitidos em vias regularmente sinalizadas.

Pena: multa de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro ou seu sucedâneo, aplicada ao veículo infrator;

II – efetuar carga/descarga em horários não permitidos na área/zona onde houver regulamentação predeterminada;

Pena: multa de 4 (quatro) UPF's por tonelada de Peso Bruto Total (PBT) por veículo, aplicada à empresa ou pessoa física recebedora da mercadoria, além das previstas no CTB;

III – realizar serviços de qualquer natureza com veículo automotor que impeça a livre circulação de veículos em áreas/zonas.

Pena: multa de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro ou seu sucedâneo, aplicada ao veículo infrator;

IV – circulação de veículos automotores ou serviços de carga e descarga que ofereça risco à saúde, à segurança pública ou ao meio ambiente sem portar AET ;

Pena: multa de 20 (vinte) UPF's;

Medida administrativa: apreensão do veículo.

Parágrafo único. O valor da multa por tonelada de Peso Bruto

Total (PBT) será reajustado no mês de janeiro de cada ano, conforme Código Tributário Municipal.

Capítulo III

DA TAXA DE EMISSÃO DA AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO - AET

Art. 17. A Taxa de Emissão de Autorização Especial de Trânsito - AET tem como fato gerador a permissão excepcional para a circulação de veículos com trânsito restrito na Zona Urbana de Restrição (ZUR).

Parágrafo único. A taxa prevista no caput deste artigo, incidirá quando da realização do serviço de carga e descarga, cujo veículo esteja com circulação limitada por esta Lei.

Art. 18. Ficam isentos do pagamento da taxa pública de emissão de Autorização Especial de Trânsito – AET:

I – os veículos oficiais de órgãos e entidades públicas da União, Estados e Municípios;

II – os veículos prestadores de serviço de utilidade pública, de acordo com a Resolução do CONTRAN nº 268 de 15 de fevereiro de 2008.

Art. 19. A Autorização Especial de Trânsito – AET será fornecida pela Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes – SEMTRAN, mediante comprovação do pagamento da taxa pública correspondente.

Art. 20. Fica instituído o valor de 0,5 UPF' s de taxa pública para emissão de cada Autorização Especial de Trânsito – AET .

Parágrafo único. O valor da taxa de AET será reajustado no mês de janeiro de cada ano, conforme Código Tributário Municipal.

Art. 21. O contribuinte da Taxa de Emissão de Autorização Especial de Trânsito – AET é a pessoa jurídica ou Microempreendedor Individual proprietário ou responsável pelo veículo que opere com serviço de carga e descarga, cuja circulação tenha sido limitada por força desta Lei.

Art. 22. O pagamento da taxa pública de emissão de Autorização Especial de Trânsito – AET será efetuado nas agências financeiras credenciadas pelo Poder Público Municipal.

Art. 23. As multas e taxas arrecadadas integrarão o Fundo Municipal de Trânsito – FMT .

Art. 24. As frotas de caminhões dos transportadores estabelecidos no Município de Porto Velho terão prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta Lei para adequação às normas desta Lei.

Art. 25. Os demais procedimentos regulatórios da circulação de veículos de carga e operação de carga e descarga serão estabelecidos por Decreto, no prazo máximo de noventa dias.

Art. 26. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

HILDON DE LIMA CHA VES

Prefeito

LEI COMPLEMENTAR Nº 856, DE 29 DE JUNHO DE 2021.

Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de aplicativo ou outra tecnologia de comunicação em rede no Município de Porto Velho e seus Distritos, e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DO USO DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 1º Esta Lei disciplina o uso em atividades econômicas do sistema viário urbano do município, para exploração de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Art. 2º O uso e a exploração do Sistema Viário Urbano de Porto Velho devem observar as seguintes diretrizes:

I – evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível;

II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada;

III – proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade;

IV – promover o desenvolvimento sustentável do Município de Porto

Velho, nas dimensões socioeconômicas, inclusivas e ambientais;

V – garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;

VI – incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem uso dos recursos do sistema;

VII – harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual.

Seção I

Das Definições

Art. 3º Para efeito de interpretação desta Lei entende-se por:

I – Sistema Viário Urbano - Conjunto de vias da cidade;

II – ETTs - Empresas de Tecnologia e Transporte que disponibilizam os aplicativos de transporte;

III – Aplicativos de transporte - São programas (softwares) desenvolvidos para serem utilizados principalmente em smartphones que visam integrar usuários (motoristas e passageiros) às ETTs.

CAPÍTULO II

DO SERVIÇO DE TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Seção I

Do Serviço

Art. 4º O direito ao uso do Sistema Viário Urbano de Porto Velho para exploração de atividade econômica de transporte remunerado privado individual de passageiros somente será conferido a motoristas de aplicativos de transporte cadastrados pelas ETTs.

Art. 5º As ETTs que disponibilizam o serviço através dos aplicativos de transporte em operação no Município ficam obrigadas a disponibilizar à Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes - SEMTRAN - os relatórios periódicos, com dados estatísticos, anonimizados e agregados relacionados às rotas e distâncias percorridas em média, estatísticas das viagens iniciadas e/ou finalizadas, com a finalidade de subsidiar o planejamento da mobilidade urbana do Município, desde que garantida a privacidade e a confidencialidade dos dados pessoais dos usuários e motoristas, na forma da legislação vigente.

Seção II

Da Política de Serviços

Art. 6º A liberdade de preços praticada pelos aplicativos de transporte não impede que o Município exerça suas competências de fiscalizar e reprimir práticas desleais e abusivas cometidas pelos motoristas ou pelas ETTs.

Seção III

Das Empresas de Tecnologia e Transporte - ETT'S

Art. 7º As ETTs só poderão cadastrar veículos que atendam aos seguintes requisitos:

I – Que possua, no máximo, 08 (oito) anos de fabricação;

II – Que seja emplacado na cidade de Porto Velho, exceto no caso de locadoras, podendo o veículo estar registrado junto ao órgão responsável em nome de terceiros, neste caso mediante a apresentação de contrato particular, respeitando o artigo 104 do Código Civil, ou instrumento público respeitando o disposto no artigo 215 do Código Civil, comprovando a posse regular, mansa e pacífica, prevalecendo e não prejudicando todas as obrigações de origem das ETTs, especialmente no tocante às apólices de seguros, objeto da contratação;

III – Em casos de veículos locados, deverão apresentar contrato esse em nome do motorista, sendo que o objeto deste contrato somente será utilizado pelo locatário;

IV – Em casos de veículos através de contrato de Leasing, poderão apresentar o contrato em nome do motorista, pais, filhos, cônjuges, irmãos, sogros e sogras.

Art. 8º São deveres das ETTs o armazenamento e a disponibilização, às Autoridades de Trânsito e fazendárias, quando requisitadas, dos dados das corridas realizadas, dos motoristas e dos veículos:

I – Deverão armazenar os seguintes dados dos motoristas que operarão o serviço:

a) Registro Geral (RG) ou Registro Nacional de Estrangeiros (RNE);

b) Cadastro de Pessoa Física – CPF;

c) Apresentar comprovante de residência atualizado do Município de Porto Velho;

d) Carteira Nacional de Habilitação categorias "B" ou superior com autorização para exercer atividade remunerada;

e) Certidão negativa de antecedentes criminais da Justiça Estadual e Federal;

f) Estar inscrito junto à Secretaria Municipal de Fazenda, na qualidade de motorista profissional autônomo ou microempreendedor individual;

g) Documento da inscrição como contribuinte individual no Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), nos termos do art. 11, V, h, da Lei nº 8.213/91;

h) Comprovante da contratação de Seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP), e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

II – Deverão armazenar os seguintes dados dos veículos que serão usados para operar o serviço:

a) cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV).

§ 1º As exigências de que tratam os incisos I deste artigo não impedem as ETTs de estipular outros requisitos para o cadastramento de motoristas e veículos.

§ 2º A empresa deverá encaminhar à SEMTRAN relatório mensal dos prestadores de serviços cadastrados, o que poderá fazê-lo de forma digital.

§ 3º É vedada a divulgação dos dados pessoais dos motoristas por parte das autoridades de trânsito e fazendárias que os receberem para o cumprimento de suas finalidades.

§ 4º É vedado o uso de painéis luminosos que reproduzam mensagens dinâmicas ou estáticas, nos termos da Resolução n.º 580/2016 do CONTRAN.

Art. 9º As ETTs somente poderão disponibilizar aos motoristas o direito de acesso ao aplicativo de transporte, depois de cumpridos os requisitos constantes nos artigos 7º e 8ª desta Lei.

CAPÍTULO III

DAS PENALIDADES

Art. 10. A inobservância dos deveres previstos nos artigos 5º, 7º, 8º e 9º, caracterizará infração autônoma, sujeitando-se à aplicação da penalidade de multa no valor de 100 (cem) Unidades de Padrão Fiscal - UPF‘s, com fiscalização a cargo da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes, além das infrações específicas descritas.

Art. 11. A ETT não cumprir com as notificações dos órgãos municipais, gestor de trânsito e transportes ou fiscalizadores.

I – A infração a esse artigo sujeitará o infrator a multa no valor de 12 UPF‘s.

Art. 12. A ETT que fraudar quaisquer informações ou dados relativos a operação do serviço na plataforma.

I – Sujeitará o infrator a multa no valor de 100 UPF‘s.

Art. 13. Os motoristas cadastrados nos aplicativos deverão se submeter à fiscalização dos órgãos públicos, bem como tratar com urbanidade e polidez os usuários, as autoridades e seus agentes, bem como o público em geral.

I – A infração a esse artigo sujeitará o infrator a multa no valor de 1,5 UPF‘s.

Art. 14. Fica proibido o estacionamento dos veículos cadastrados através das ETTs em pontos regulamentados de transporte de passageiros por esta secretaria.

I – Infração - multa no valor de 3 UPF‘s.

Art. 15. Fica proibido ao motorista ausentar do veículo ou evadir-se do local com intuito de evitar a abordagem da fiscalização.

I – Infração - multa no valor de 3 UPF‘s.

Art. 16. Fica proibido ao motorista utilizar no serviço, veículo com equipamento ou dispositivo de sinalização ou do sistema de iluminação, especialmente no para-brisa do veículo.

I – Infração - sujeitará o infrator a multa no valor de 6 UPF‘s.

Medida Administrativa: Apreensão do equipamento.

Art. 17. Fica proibido ao motorista recusar-se a apresentar quaisquer documentos, equipamentos e/ou objeto indispensáveis à fiscalização sempre que exigidos.

I – Infração - multa no valor de 3 UPF‘s.

Art. 18. Fica proibido ao motorista que prestar o serviço com cadastro irregular na ETT.

I – Infração - multa no valor de 12 UPF‘s.

Art. 19. Fica proibido ao motorista manter aglomeração de veículos aguardando chamadas.

I – Infração - multa no valor de 1,5 UPF‘s.

Art. 20. Fica proibido ao motorista desacatar, ameaçar, agredir moral ou fisicamente os fiscais municipais, os agentes de fiscalização, os usuários, os demais profissionais do serviço de transporte e o público em geral.

I – Infração - multa no valor de 12 UPF‘s.

Art. 21. Fica proibido ao motorista cobrar pelo serviço, valores superiores aos informados pelo aplicativo ao usuário.

I – Infração - multa no valor de 12 UPF‘s.

Seção I

Da Autuação

Art. 22. O registro das irregularidades detectadas será feito pelo Fiscal Municipal de Transportes mediante lavratura do Auto de Infração.

Art. 23. O Auto de Infração conterá, conforme o caso, as seguintes informações:

I – nome do infrator ou da empresa;

II – identificação do veículo, se for o caso;

III – local, data e horário de constatação da irregularidade;

IV – descrição da irregularidade constatada;

V – dispositivo legal infringido;

VI – assina ura e identificação do servidor fiscal responsável pela lavratura do auto;

VII - assinatura do infrator ou seu preposto, quando possível, valendo está como notificação de autuação.

§ 1º Dependendo da natureza ou tipicidade, as infrações poderão ser constatadas em campo e/ou administrativamente nos arquivos e registros próprios.

§ 2º A notificação do auto será entregue pessoalmente ou por via postal, ou eletrônica, ou ainda por intermédio de publicação no Diário Oficial do Município – DOM.

§ 3º Constatada a não regularização que gerou a autuação, o infrator incorrerá em novas sanções.

Seção II

Dos Recursos Administrativos

Art. 24. Em face das penalidades impostas pelo Município, caberá recurso no prazo de 30 (trinta) dias, que deverá ser interposto perante a Autoridade de Transportes, a qual remetê-lo-á a Comissão de Apuração de Auto de Infração - CAAI.

§ 1º Inicia-se o prazo para apresentação do recurso na data do recebimento do auto de infração por meio pessoal, postal, eletrônico ou publicado no Diário Oficial do Município – DOM.

§ 2º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 3º O recurso poderá ser interposto pelo requerente, pelo condutor ou titular de direito que for parte no processo.

§ 4º Salvo exigência legal, a interposição do recurso independe de caução.

§ 5º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 6º A não apresentação de defesa no prazo estipulado implicará na aplicação da penalidade correspondente.

§ 7º A Comissão de Apuração de Auto de Infração - CAAI, terá o prazo de 30 (trinta) dias para análise, deferimento ou indeferimento do recurso, contados a partir do seu recebimento, podendo este ser prorrogado por igual período uma única vez.

§ 8º Julgado improcedente o recurso, a decisão administrativa se torna definitiva.

§ 9º Decorrido o prazo sem a interposição de recurso, ou do indeferimento deste, o valor da multa deverá ser pago dentro do prazo de 30 (trinta) dias, sob pena de sua inscrição em dívida ativa.

§ 10 Se o valor da multa já tiver sido recolhido, havendo apresentado recurso e cancelado o Auto de Infração, a importância paga ser-lhe-á restituída de acordo com o procedimento previsto no Código Tributário Municipal.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 25. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei caracterizará transporte ilegal de passageiros, devendo se sujeitar às penalidades previstas na Lei n.º 2.506/2018.

Parágrafo único. Após caracterizada a infração, fica a Prefeitura autorizada a reter veículo até o pagamento dos valores referidos na Lei n.º 2.506/2018.

Art. 26. Esta Lei Complementar entra em vigor data de sua publicação.

Art. 27. Revogam-se as disposições em contrário.

HILDON DE LIMA CHAVES

Prefeito

1.2.9.4 Considerações Finais

Conforme restou consignado no presente relatório, o Município de Porto Velho, em estrita observância às previsões constitucionais e infraconstitucionais, em especial o Estatuto da Cidade, possui Plano

Diretor, como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, com aprovação por lei municipal.

Embora tal normativa tenha dedicado a Seção II, do Capítulo II, para o disciplinamento das Diretrizes da Mobilidade Urbana, não contemplou todos os temas concernentes a um Plano de Mobilidade Urbana, nos termos da legislação aplicável.

Tendo em vista as previsões legais, Federal e Municipal, este plano deverá ser revisto a cada 10 anos e deverá ser elaborado de forma integrada e compatível com o Plano Diretor ou até mesmo nele inserido.

Assim, em observância aos comandos da Lei Federal nº 12.587/2012, os Planos de Mobilidade, de forma inarredável, deverão contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Deverão contemplar, ainda, os serviços de transporte público coletivo; a circulação viária; as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; os polos geradores de viagens; as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Por fim, indispensável esclarecer que toda a legislação municipal e demais documentos analisados e colacionados no presente relatório foram fornecidos pelo Município de Porto Velho- RO, sendo matéria de disciplinamento obrigatório nos planos de mobilidade, legislação específica acerca do sistema de transporte público (coletivo e individual); transporte privado de interesse público (como exemplo fretamento), as disposições acerca de formas de integração entre os tipos de transporte; transporte de carga e estacionamento público.

1.2.9.10 Estrutura Institucional

Foi publicada em 31 de outubro de 2017, a Lei Complementar n.º 689, que em seu Art. 5º, define que a estrutura organizacional da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes, que passa a vigorar segundo o organograma organizacional da Lei Complementar n.º 648, de 06 de janeiro de 2017, alterados pela Lei Complementar n.º 650, de 08 de fevereiro de 2017. O organograma é apresentado na Figura 1.

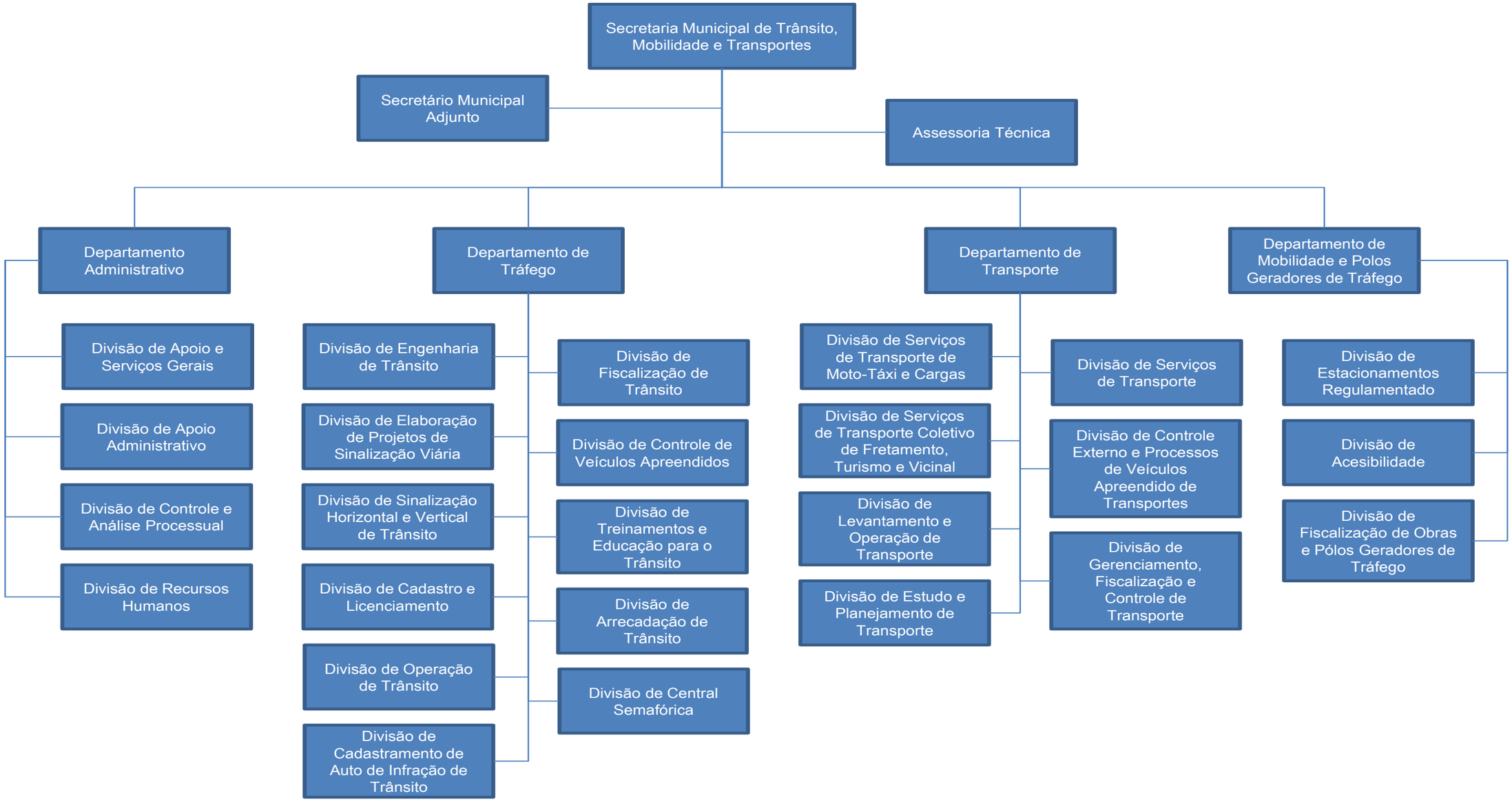


Figura 1: Organograma da SEMTRAN
Fonte: DOM n.º 5567 de 01/11/2017

2 PLANO DE AÇÃO

O presente capítulo corresponde ao Plano de Ação, o qual em conjunto com o Diagnóstico, 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 2: Estrutura proposta para o plano de ação
Fonte: do autor

2.1 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 subdividas em execuções breves (níveis 9 e10) ou longas (níveis 11 e 12), as quais também foram subdividas 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.

2.1.1 *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 3, em que um elemento influencia o outro de forma cíclica, o que evidencia a necessidade de planejar os dois elementos de forma conjunta.

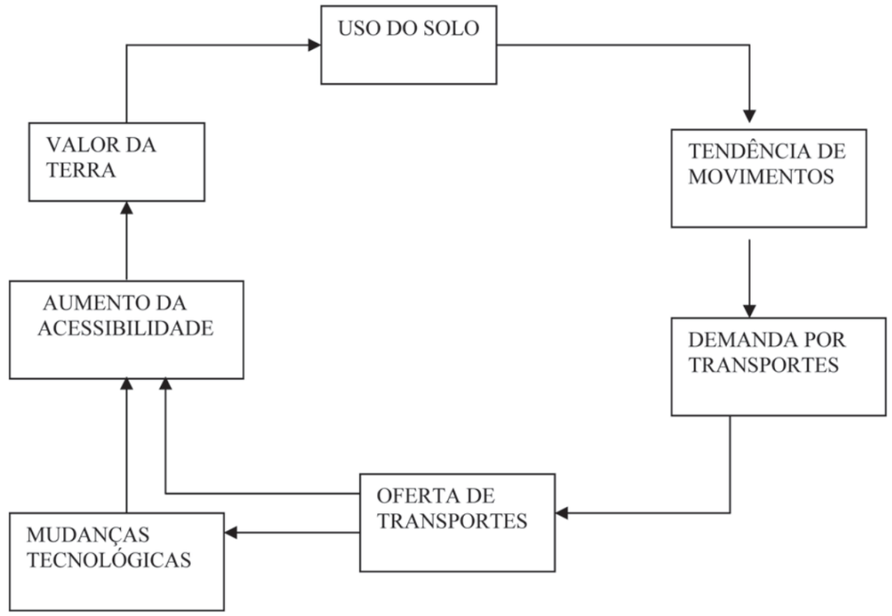


Figura 3: Relação entre Uso do Solo e Transporte
Fonte: Centro de Estudo em Logística-COPPEAD-UFRJ, [s.d]

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 Participativo do Município de Porto Velho (2021) atual estabelece apenas diretrizes superficiais: os complementos associados ao Plano ainda não foram regularizados	F	Tratar as ações e estratégias em conjunto com as medidas do Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho (2021).	2			

“Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano”						
Diagnóstico	**Metas**	**Estratégias e Ações**	**Priorização**	**Prazos**		
				Curto	**Médio**	**Longo**
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**			
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: do autor

2.1.2 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 **Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta as ações propostas no que se r efere 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			
Alteração de hierarquização viária estabelecida no Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho (2021)	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 semafórica conforme normas do CONTRAN, nas vias do sistema viário principal.	6			
	B, C, D	Implantar projetos de adequação da sinalização vertical, horizontal e semafórica 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: do autor

2.1.3 *Tema "Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé"*

O transporte a pé é um modo expressivo em todas as cidades brasileiras 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 **Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta as ações propostas para q ualificação 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**		**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 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.	**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**			
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 priorizando os centros de bairros.	**11**			
	A, B, F	Adequar (execução ou notificação) as calçadas das demais vias da área urbana, conforme normas, padrões e projetos definidos.	**12**			

	A, B, F	Adequar a programação semafórica visando promover a travessia segura de pedestres.	**9**			
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, devendo ser apresentada no prazo de 90 dias após a realização da campanha.	**9**			
	A,B,F	Elaboração de planos locais de educação para o trânsito no distrito sede e demais distrito de Porto Velho.	**5**			

Fonte: do autor

2.1.4 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 55 apresenta as ações propostas com o objetivo de promover a criação de condições adequadas à circulação de ciclistas.

Tabela 55- 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, identificando os usos para lazer e deslocamento a trabalho.	**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 e planos locais em os demais distritos.	**8**			
	A, B, D, E	Evoluir proposta de integração cicloviária apresentada (Anexo III).	**6**			
	A, B, D, E	Implantar a rede cicloviária proposta.	**11**			
Falta de manutenção.	A, B, D, E	Manter fiscalização contínua da manutenção das ciclovias e ciclofaixas municipais.	**8**			

Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Falta de sinalização.	A, B, D, E	Implantar sinalização, incluindo semafórica, 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, arborização e iluminação) 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, arborização e iluminação) 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 e propostas que incentivem a implantação de bicicletário/paraciclos e vestiários em repartições públicas.	7			

Fonte: do autor

2.1.5 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 deleção 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 acercam do Transporte Coletivo de Porto Velho são apresentadas na tabela abaixo.

Tabela 56 : Ações propostas para o tema "Transporte coletivo"

Transporte Coletivo							
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos			
				Curto	Médio	Longo	Contínua
	A, D	Elaborar estudos e projetos para definir características e os padrões de qualidade do transporte coletivo.	7				
	A	Realizar estudos que visem aferir o índice de qualidade do transporte coletivo.	1				
	A, D	Criar um portal da transparência do transporte público para informar sobre as ofertas, demanda, custos, receitas e padrões de qualidade adotado no sistema de transporte público.	7				
Elevado intervalo entre viagens em decorrência da pandemia. Ausência de projetos de infraestrutura para o transporte coletivo.		Elaborar estudos e projetos que visem ampliar a extensão das faixas preferenciais ou semiexclusivas para a circulação dos veículos de transporte coletivo.	2				
	A, D, E	Implantar projetos que visem ampliar a extensão das faixas preferenciais ou semiexclusivas para a circulação dos veículos de transporte coletivo.	3				
A integração foi ampliada para que o maior número de usuários utilize o transporte coletivo urbano. Inexiste a integração do transporte coletivo urbano com outros modais.	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	Realizar um Diagnóstico 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				

	A, D, F	Elaborar estudos e projetos para a integração de ônibus com outros modos de transportes, sendo disponível ao usuário a oferta de bilhete único.	**7**				
	A, D, F	Implantar estudos e projetos para a integração de ônibus com outros modos de transportes, sendo disponível ao usuário a oferta de bilhete único.	**10**				
Implantados 130 abrigos com cobertura. Existência de projeto para instalação de mais 130 abrigos.	A	Elaborar estudos e projetos para melhorar pontos de parada, investindo em coberturas, calçadas com acessibilidade, iluminação e segurança.	**1**				
	A	Implantar projetos para melhorar pontos de parada, investindo em coberturas, calçadas com acessibilidade, iluminação e segurança.	**3**				
	A	Manutenção dos pontos de parada, calçadas com acessibilidade, iluminação e segurança.	**10**				
Ausência de Terminal, estações ou ponto de Integração.	A, B, D, E, F	Ausência de Terminal, estações ou ponto de Integração.	**7**				
	A, B, D, E, F	Implantar estudos e projetos para criação do Terminal e Estações de integração.	**10**				
	A, B, D, E, F	Manutenção do Terminal e Estações de Integração.	**10**				
Existência de treinamento aos colaboradores da atual concessionária anterior ao início do serviço e reciclagem a cada seis meses.	A	Promover a melhoria no atendimento e no treinamento do pessoal de operação do transporte coletivo (motoristas e cobradores).	**8**				
Todos os veículos da atual concessionária são equipados com a tecnologia Euro 5, além de ser utilizado Diesel S10. Periodicamente os veículos são submetidos para realizar o laudo de opacidade (aferição de fumaça preta)	A, E	Elaborar estudos que viabilizem e incentivem a utilização de veículos menos poluentes.	**7**				
Todos os veículos da atual concessionária são equipados com a tecnologia Euro 5, além de ser utilizado Diesel S10. Periodicamente os veículos são submetidos para realizar o laudo de opacidade (aferição de fumaça preta)	A, E	Elaborar estudos que viabilizem e incentivem a utilização de veículos menos poluentes.	**7**				
Há no atual sistema a utilização de equipamentos que fazem parte do Sistema Inteligente de Transportes, tais como a Bilhetagem Eletrônica, GPS na frota, CCO, Controle de Gratuidades, aplicativo disponível ao usuário para acompanhamento em tempo real da frota, pontos de ônibus, rotas, itinerário e horários.	A	Utilizar Sistemas Inteligentes de Transportes (*ITS*) na fiscalização, planejamento e controle da operação.	**3**				
Existe o aplicativo disponível, ao usuário para acompanhamento em tempo real da frota, pontos de ônibus, rotas, itinerário e horários. Contudo, ausentes sinalizações nos pontos.	A	Implantar sistema de informação ao usuário a respeito da operação do transporte coletivo (sítios eletrônicos, aplicativos para celulares, sinalização nos pontos).	**2**				
A prefeitura subsidia a tarifa até dezembro de 2020. Deverá ocorrer a continuidade deste subsídio orçamentário para garantir a manutenção dos serviços conforme qualidade, frequência e regularidades contratadas ou previsão de fontes de recursos específicos para suportar as gratuidades.	A	Elaborar estudos visando a redução dos custos operacionais, possíveis meios e fontes de financiamento, receitas alternativas.	**7**				
Há no atual sistema de transporte público mecanismo capaz de gerenciar, controlar e fiscalizar as gratuidades.	A	Implantar sistema de fiscalização do uso dos benefícios, com objetivo de coibir fraudes ou irregularidades.	**9**				

Todos os veículos da atual concessionária são equipados com a tecnologia Euro 5, além de ser utilizado Diesel S10. Periodicamente os veículos são submetidos para realizar o laudo de opacidade (aferição de fumaça preta)	A, E	Elaborar estudos que viabilizem e incentivem a utilização de veículos menos poluentes.	**7**				
Há no atual sistema a utilização de equipamentos que fazem parte do Sistema Inteligente de Transportes, tais como a Bilhetagem Eletrônica, GPS na frota, CCO, Controle de Gratuidades, aplicativo disponível ao usuário para acompanhamento em tempo real da frota, pontos de ônibus, rotas, itinerário e horários.	A	Utilizar Sistemas Inteligentes de Transportes (*ITS*) na fiscalização, planejamento e controle da operação.	**3**				
Existe o aplicativo disponível, ao usuário para acompanhamento em tempo real da frota, pontos de ônibus, rotas, itinerário e horários. Contudo, ausentes sinalizações nos pontos.	A	Implantar sistema de informação ao usuário a respeito da operação do transporte coletivo (sítios eletrônicos, aplicativos para celulares, sinalização nos pontos).	**2**				
	A	Promover o acesso ao transporte coletivo a todos os usuários, em especial de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.					
	B, D, E, F	Elaborar um Plano Diretor de Transportes	**6**				

Fonte: do autor

2.1.6 *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 maio investimento na promoção de modos ativos e coletivos. A Tabela 57 apresenta as ações propostas pelo PlanMob Porto Velho com foco no desestímulo ao uso do transporte individual motorizado.

Tabela 57: 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 *Traffic Calming*.	**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: do autor

2.1.7 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 58 apresenta as propostas do PlanMob Porto Velho referente a promoção da acessibilidade universal.

Tabela 58: 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, priorizando as rotas acessíveis de escolas e unidades de saúde.	**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 e demais pontos de embarque e desembarque do transporte fluvial no município 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: do autor

2.1.8 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 conjunto 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 59 apresenta as ações propostas, com esse enfoque, pelo PlanMob de Porto Velho.

Tabela 59 : 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 semafórica nas interseções semaforizadas com elevada ocorrência de acidentes/infrações.	**5**			
	B	Desenvolver escudos e projetos para implantar equipamentos de gerenciamento inteligente semafórico e fiscalização eletrônica de avanço nas interseções semaforizadas com elevada ocorrência de acidentes/infrações	**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 (Traffic Calming, lombadas eletrônicas, laços virtuais, vídeo monitoramento, etc.) nos trechos viários em que seja diagnosticada uma maior ocorrência de acidentes/ infrações.	**6**			
Ausência de manutenção e conservação da sinalização existente.	A, B	Desenvolver programa contínuo de manutenção e conservação da sinalização viária (horizontal, vertical e semafórica).	**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 inclusivas e acessíveis(cartazes, folders, etc.) no espaço público para a educação no trânsito.	**8**			

Fonte: do autor

2.1.9 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 60

Tabela 60: 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: do autor

2.1.10 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 61.

Tabela 61: 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: do autor .

2.1.11 Tema "Estruturação institucional"

Assim como outras cidades brasileiras Porto Velho possui unidades administrativas dedicadas a gestão dos serviços referentes à mobilidade urbana, porém essa opera de forma dissociada das demais políticas urbanas o que dificulta sua efetividade. A Tabela 62 apresenta as ações propostas com relação a estruturação institucional.

Tabela 62: Ações propostas para o tema "estruturação institucional"

Estruturação Institucional						
Diagnóstico	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). Falta de radares e regulamentadores eletrônicos de velocidade.	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		
	F	Instituir a função do Fiscal da Mobilidade Urbana.	4		x	
	F	Instituir a Escola Municipal de Trânsito de Porto Velho.	4		x	

Fonte: do autor

2.1.12 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 63.

Tabela 63: Ações propostas para o tema "transporte individual motorizado público"

Transporte Individual Motorizado Público						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
	C	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**			
	C, D	Garantir porcentagem mínima de táxis acessíveis, conforme as leis vigentes e especificações do CONTRAN.	**3**			
	E, F	Regularizar e fiscalizar os serviços de transporte de passageiros por intermédio de aplicativos, conforme LC 717, de 04 de abril de 2018.	**2**			

Fonte: do 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 4: 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: do autor

Tabela 5: 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: do autor

Tabela 6: 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: do autor

Tabela 7: 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: do autor

Tabela 8: 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: do autor

Tabela 9: 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: do autor

Tabela 10: 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: do autor

Tabela 11: 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: do autor

Tabela 12: 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: do autor

Tabela 13: 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: do autor

Tabela 14: Indicadores para monitoramento do tema “Estruturação institucional“

Estruturação institucional
Quantidade de canais institucionais criados entre gestores e equipes relacionados a mobilidade e ao planejamento urbano.
Porcentagem de agentes envolvidos com o trânsito que passaram por atividades de formação

Fonte: do autor

Tabela 15: 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: do 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 contração 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.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTP. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana Relatório Comparativo 2003-2012**. Julho de 2014.

ANTP. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana Relatório Geral 2011.** Dezembro de 2012

ABNT. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro, p. 162. 2015.

ABNT. **NBR 15570: Transporte – Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros.** Rio de Janeiro, p. 59. 2009.

BARCELOS, Jonildo. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré**. Disponível em: http://www.brasil-turismo.com/rondonia/madeira-mamore.htm Acesso em: 25 de mar. 2018.

BRASIL. **Código de trânsito brasileiro (1997).** [recurso eletrônico]. – 5. ed. – Brasília : Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013. 244 p. – (Série legislação ; n. 107)

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. CONTRAN. **Volume IV - Sinalização Horizontal.** Ministério das Cidades, 2007.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. CONTRAN. **Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação.** Ministério das Cidades, 2007.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. CONTRAN. **Volume II - Sinalização Vertical de Advertência.** Ministério das Cidades, 2007.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Manual de BRT. Guia de planejamento.** Ministério das Cidades, 2008.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob – Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Brasília**: Ministério das Cidades, 2015.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Programa Bicicleta Brasil. Caderno de Referência para Elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades.** Ministério das Cidades, 2007.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. DNER. **Manual de projeto geométrico de rodovias rurais.** Ministério dos transportes, 1999.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. GEIPOT. **Manual de planejamento cicloviário.** Ministério dos transportes, 2001.

BHTRANS. **Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego**. Belo Horizonte. 1999.

CNI – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Retratos da Sociedade Brasileira**. 2015.

COPPETEC. **Comparativo de consumo de combustível entre ônibus equipados com aparelhos de ar condicionado e ônibus convencionais.** Rio de Janeiro, p. 76. 2015

CRUZ, M.M.L. **Avaliação dos impactos de restrição ao trânsito de veículos, 2011**. Dissertação de mestrado – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo. Campinas, SP, 2011
.

DETRAN/RO, **Georreferenciamento de acidentes de PVH.** Rondónia, 2017.

DETRAN/RO – CTI, **Anuário de Estatísticas de Trânsito – 2016.** Disponível em: https://www.detran.ro.gov.br/2017/08/anuario-de-estatistica-de-transito-de-2016/ Rondónia, 2016.

FREITAS, J. M. **Transporte Urbano e Mobilidade: medidas para o desestímulo a uso de automóveis.** IV SIMPÓSIO DE PÓS GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA. Rio de Janeiro. 2013

FREITAS, Juliana Mattos. **Desestímulo ao uso de transporte individual: Análise de medidas implantadas e das propostas para a cidade do Rio de Janeiro.** 2016. 174 f. Dissertação (Mestrado em Ciência) – Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

GEIPOT – EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES. **Manual de planejamento cicloviário**. - 3. ed., Brasília: GEIPOT, 2001.

GOOGLE. **Google Earth**. Versão 7.3.0. 2017. (Porto Velho-RO). Disponível em: <www.google.com.br>. Acesso em: 10/11/2017.

IBGE. Porto Velho. Infográficos: Evolução e pirâmide etária. **Censo Demográfico 2010**, 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/painel/populacao. php?codmun=110020> Acesso em: 10 mar. 2018.

LOGITRANS. **Programa de Mobilidade Urbana de Porto Velho.** Porto velho, 2013.

MALATESTA, Maria Ermelina B. **"Andar a pé: um modo de Transporte para a cidade de São Paulo**. São Paulo, FAUUSP, 2007. Dissertação de Mestrado.

No Aniversário de 103 anos de Porto Velho, memorialista conta história da capital de Rondônia. Outubro de 2017. Disponível em: < https://www.rondoniagora.com/especiais/no-aniversario-de-103-anos-de-porto-velho-memorialista-conta-historia-da-capital-de-rondonia r> Acesso em: 29/03/2018.

NTU. **Desempenho e qualidade nos sistemas de ônibus urbanos.** Brasília, 2008.

OLIVEIRA, L. P. FERREIRA, O. **Acessibilidade e Mobilidade Urbana uma via sustentável.** Brasília, 2010.

PORTO VELHO. Lei Complementar Nº 97/1999. **Dispõe sobre o Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.** Porto Velho, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO. **Plano Diretor de Porto Velho.** Porto Velho, 2008.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. SEMED. **Transporte escolar - Prefeitura efetua todo o pagamento depois da regularização das empresa**s. Prefeitura de Porto Velho, 2017. Disponível em: <https://www.portovelho.ro.gov.br/artigo/19498/transporte-escolar-prefeitura-efetua-todo-o-pagamento-depois-da-regularizacao-das-empresas> Acesso em: 16 mar. 2018.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. SEMED. Nota de esclarecimento – transporte escolar. **Prefeitura de Porto Velho**, 2018. Disponível em: <https://www.portovelho.ro.gov.br/artigo/19993/nota-de-esclarecimento-transporte-escolar> Acesso em: 10 mar. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO. SEMTRAN. **Calçada – Um caminho de respeito ao próximo.** Porto Velho, 2017.

RENAEST, **Acidentes de Transito em Porto Velho – RO**. Disponível em: <https://www.detran.ro.gov.br>. Acesso em: 12/11/2017.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Escola Politécnica. Departamento de Engenharia de Transportes. **Capítulo 2. Organização do Sistema Viário.** Material de apoio de curso de graduação. 21 p. 2006. Disponível em: <http://sites.poli.usp.br/d/ptr2437/Capítulo2a.pdf>. Acesso em: 26 de março de 2018.

VIA URBANA. **Plano de Mobilidade de Porto Velho.** Porto Velho, 2011.

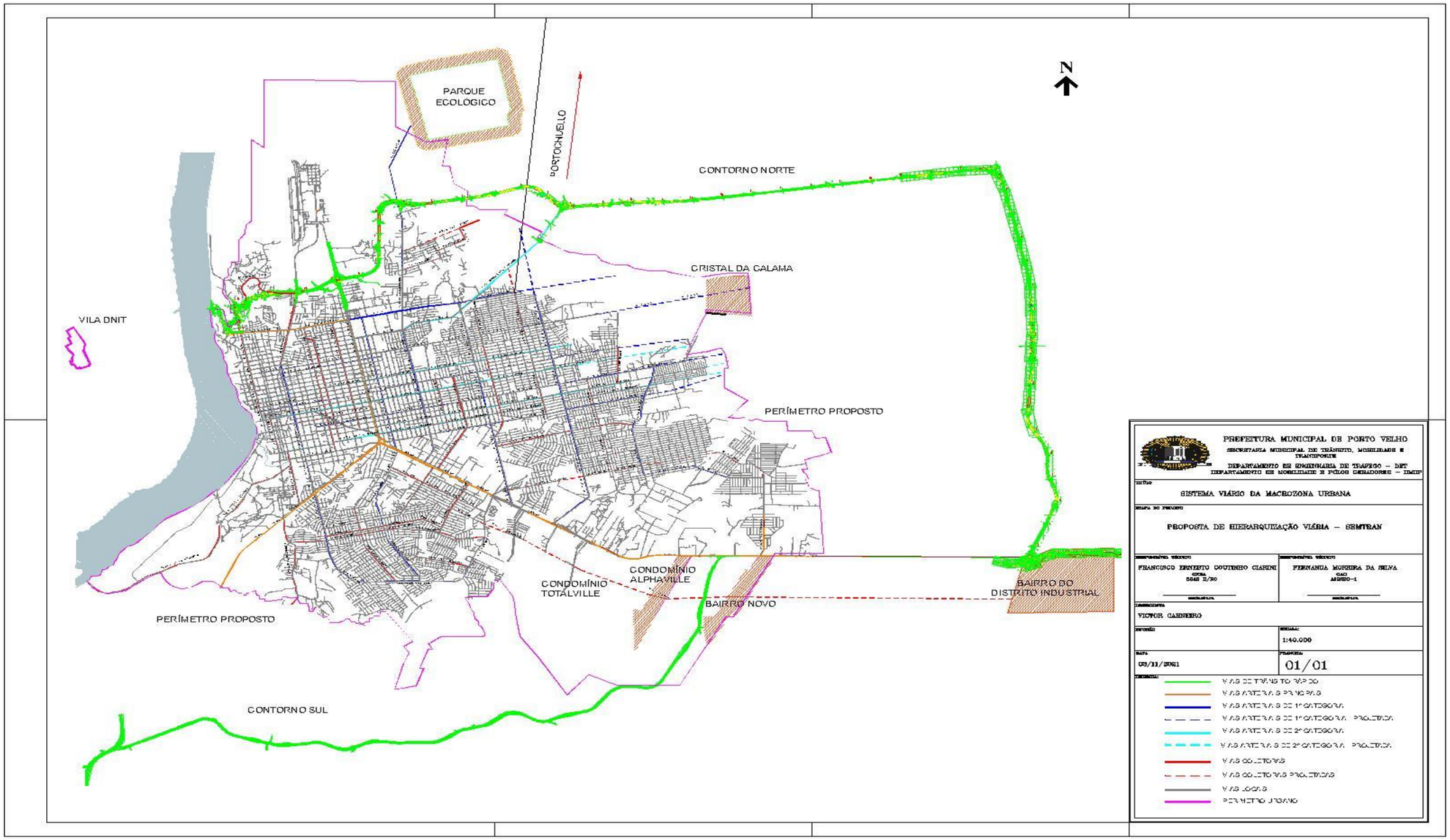
ANEXO I – HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

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 **Erro! Fonte de referência não encontrada.**. 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 31 - Hierarquização viária proposta
Fonte: do autor

Vias de Trânsito Rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.	Contorno Norte
	Contorno Sul

Vias Arteriais Principais : Nomeclatura dada as Rodovias BR-64 e BR-319 dentro do perímetro urbano	BR-364
	BR-319
	AV. JORGE TEIXEIRA 319
	AV. DOS IMIGRANTES 319 (Trecho Av Farquar a Av Jorge Teixeira)

Vias Arteriais 1ª categoria: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros, e ás vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.	Av. dos Migrantes (Trecho Av Jorge Teixeira a Av Mamoré)
	Rua Miguel Calmon (até a R. Geraldo Siqueira)
	Av. Calama
	Rua Joaquim Araújo Lima (Antiga Rua Abunã)
	Av. Carlos Gomes
	Rua Dom Pedro II
	Av. José Vieira Caúla
	Av. Amazonas
	Av. Rio de Janeiro
	Av. Campos Sales (Passa pela R. Aquiles Paraguassu, segue pela R. Magno Arsolino, R. Perci Holer, R. Rio Brilhante, R. Tomás Edson e se estende até a R. Geraldo Siqueira.)
	Estrada 13 de Setembro
	Rua Aluizio Bentes (Antiga Rua 3 e meio)
	Rua Uruguai
	Av. Francisco Chiquilito Erse
	Rua Geraldo Siqueira (Entre R. Tomas Edson e Est. 13 de Setembro.)
	Av. Guaporé
	Av. Mamoré
	Rua Mané Garrincha (trecho entre Rua União e Av. Amazonas)
	Rua União (trecho entre Rua Mané Garricha e Rua Vila Mariana)

	Rua Vila Mariana (trecho entre Rua União e Rua Petrolina)
	Rua Petrolina (trecho entre Rua Vila Mariana e Estrada dos Periquitos)
	Estrada dos Periquitos (trecho entre Rua Petrolina e BR-364)
Vias Arteriais 2ª Categoria: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros, e ás vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.	Av. Tiradentes
	RO-005 (União Av. dos Migrantes e Estrada da Penal)
	Av. Eng.º Anysio da Rocha (Antiga Estrada da Penal)
	Av. Pinheiro Machado
	Av. Sete de Setembro
	Rua Raimundo Cantuária (Entre Av Nações Unidas ao fim perímetro)
	Rua Alexandre Guimarães

Vias Coletoras: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias	Av. Farquar (Trecho entre Av. 7 de setembro e Estrada do Belmont)
	Av. Rogério Weber (Trecho entre R. Henrique dias e Estrada do Santo Antônio)
	Rua Prudente de Moraes
	Rua Getúlio Vargas (Trecho entre Av. Rio de Janeiro e Av. dos Migrantes)
	Rua Salgado Filho (Trecho entre Rua Alexandre Guimarães e Rua Getúlio Vargas)
	Rua Rafael Vaz e Silva
	Av. Jatuarana
	Rua Algodoeiro (Trecho entre Estrada do Areia Branca e Rua Abacateiro)
	Rua Abacateiro
	Rua Angico
	Rua Pitanga
	Rua Almirante Barroso
	Rua Geraldo Siqueira (Entre Rua Parana/Espirito Santo até Tomas Edson)
	Rua Pau Ferro
	Rua Açai
	Rua Anari (Trecho entre Av. Jatuarana e Estrada 13 de Setembro)
	Rua Agenor Martins de Carvalho
	Estrada do Areia Branca

	Rua Gov. Ari Marcos
	Rua Jerônimo Santana (Trecho entre Rua Miguel Calmon e Estrada 13 de Setembro)
	Rua Ananias Ferreira Andrade (Trecho até a Av Guaporé)
	Av. Nações Unidas
	Rua Daniela (Trecho entre Av. Rio de Janeiro e Av. . Eng.º Anysio da Rocha)
	Rua Capão da Canoa
	Rua Benedito Inocêncio (Trecho da Av. Guaporé a Rua União)
	Av. Lauro Sodré (Trecho da Av. Campos Sales e Estrada do Belmont)
	Estrada do Santo Antônio
	Rua Itatiaia
	Rua José Amador dos Reis (Trecho entre Rua Itatiaia e Av. Amazonas)
	Rua Ibrahim Sued
	Rua dos Oleiros
	Rua Recife
	Rua Florianópolis
	Estrada do Belmont
	Rua Fernando Cortês
	Rua Eustáquio Silvestre
	Rua Silvania

Fonte: DET?SEMTRAN/2021

O quadro resumo da classificação viária proposta, especificando a classe das vias e as características funcionais, operacionais e físicas é apresentado na Tabela 16.

Tabela 16: Tipologias de vias

Classe da via	Característica Funcional	Características operacionais			Características físicas	
		Fluxo	Vel. Max.	Estacionamento	Nº de pistas	Nº de Faixas
Arco	Circundar a cidade evitando tráfego interno	Ininterrupto	80 km/h	Proibido	2 ou mais	2 ou mais por sentido
Estruturais	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
Arteriais interbairros	Permitir a articulação e o deslocamento entre bairros	Interrompido	50 km/h	Proibido	1 ou mais	2 ou mais por sentido
Arteriais	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
Coletoras	Coletar os deslocamentos locais, apoiar e alimentar a rede viária principal	Interrompido	40 km/h	Permitido	1	2
Locais	Acesso local	Interrompido	30 km/h	Permitido	1	1

Fonte: do autor

Com auxílio de ferramenta online[11] 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 4).



Figura 4: Modelo Geral de Via Local
Fonte: do 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 5.

11 https://streetmix.net/-/723611



Figura 5: Modelo Geral de Via Coletora
Fonte: do autor

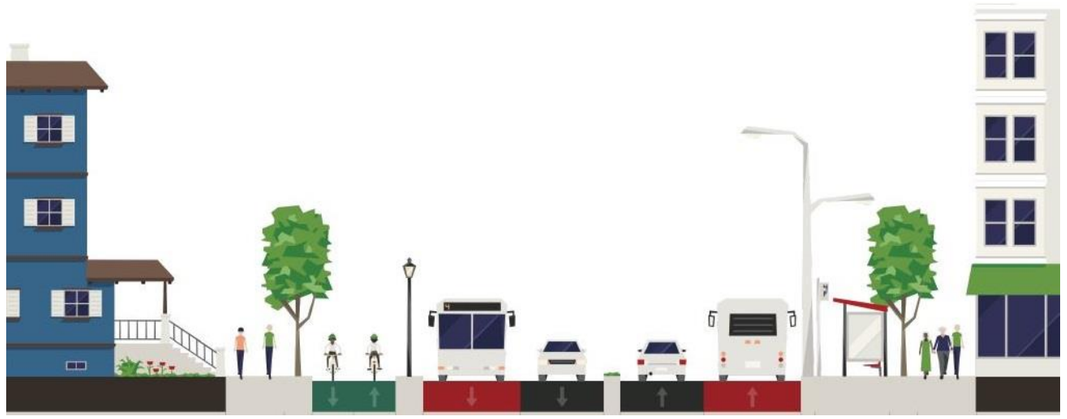


Figura 6: Modelo Geral de Via Arterial Interbairros e Arterial
Fonte: do autor

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 integrarem o trajeto dos coletivos. Idealmente as vias cicláveis devem ser do tipo ciclovia de modo a garantir maior segurança aos ciclistas (Figura 6).

As vias classificadas como Estruturais nesta proposta incluem vias que desempenham atualmente função de Arterial, Av. Jorge Teixeira (Figura 7) e de Trânsito Rápido, trechos urbanos da BR-364 (Figura 8). 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 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 7: Modelo Geral de Via Estrutural – Jorge Teixeira
Fonte: do autor



Figura 8: Modelo Geral de via Estrutural – BR 364, pistas centrais com operação de via de Trânsito Rápido e marginais como via arteriais
Fonte: do autor



Figura 9: Modelo Geral dos Arcos Viários
Fonte: do 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.

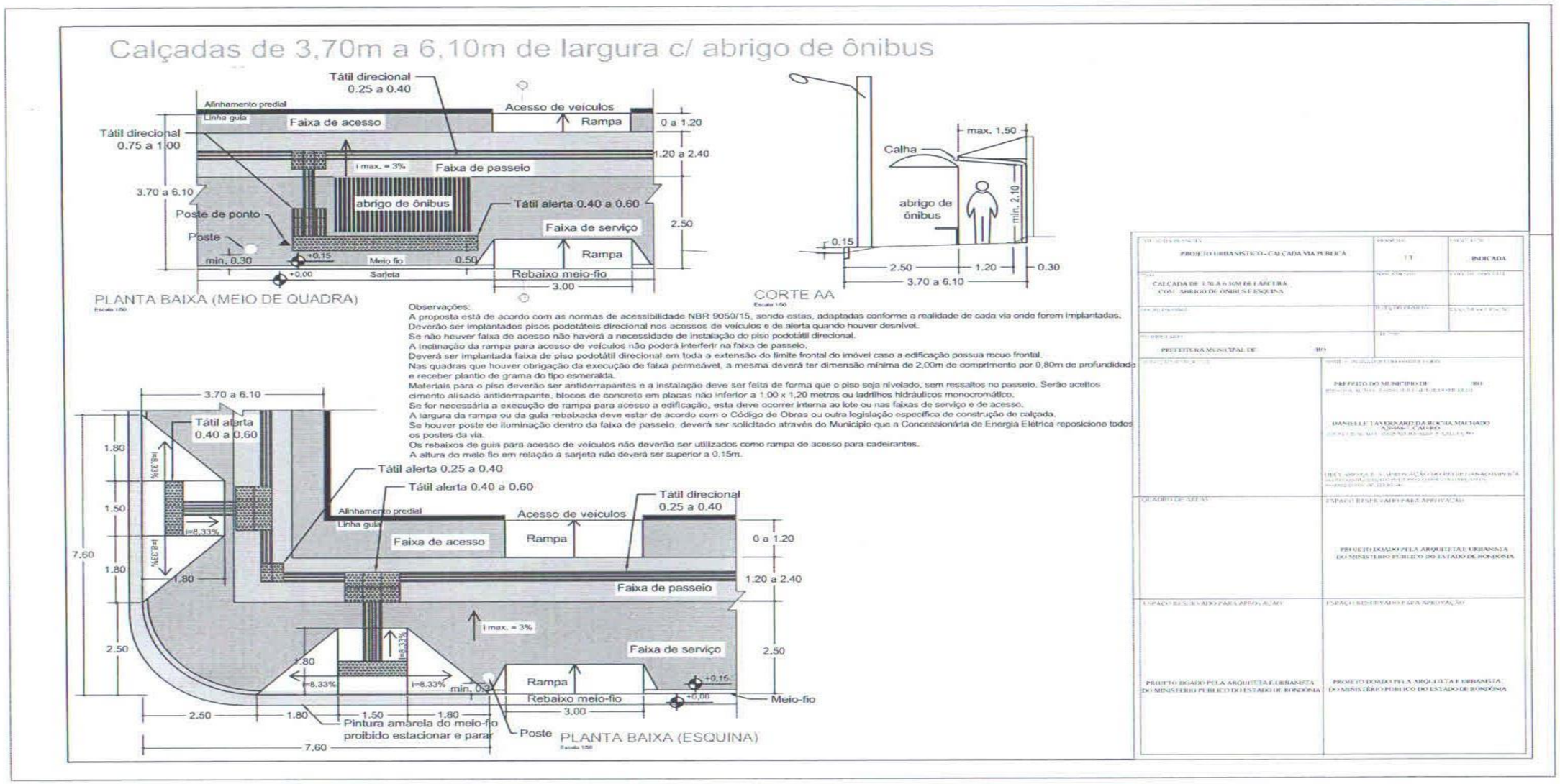
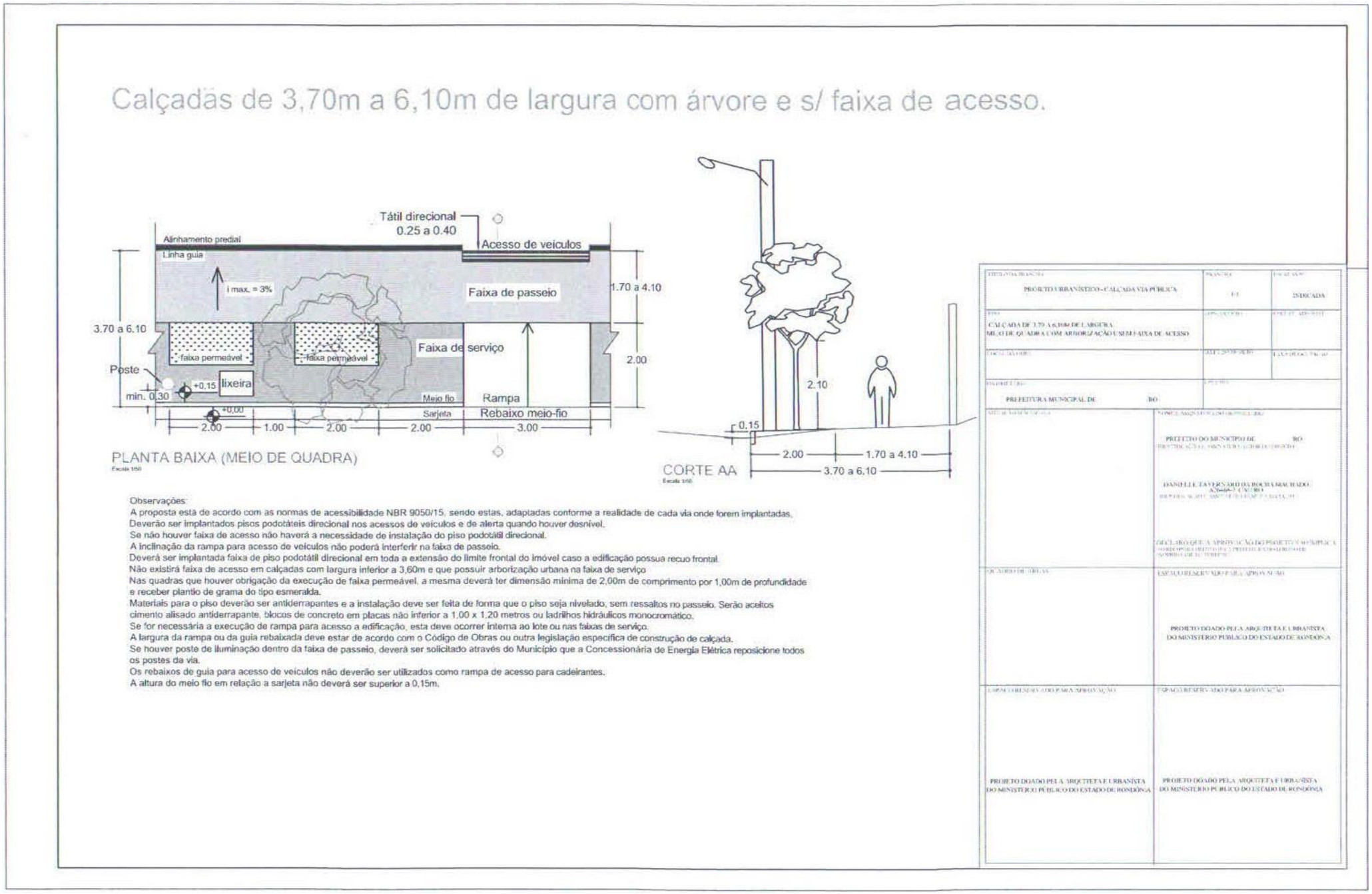


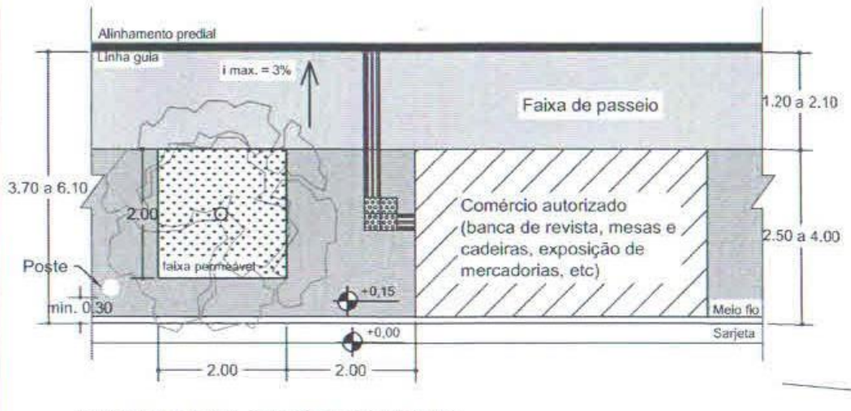
Figura 10: Padronização de calçada folha 1



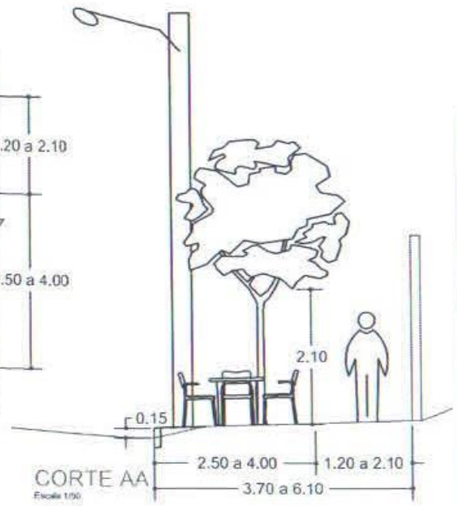
Observações:
A proposta está de acordo com as normas de acessibilidade NBR 9050/15, sendo estas, adaptadas conforme a realidade de cada via onde forem implantadas.
Deverão ser implantados pisos podotáteis direcional nos acessos de veículos e de alerta quando houver desnível.
Se não houver faixa de acesso não haverá a necessidade de instalação do piso podotátil direcional.
A inclinação da rampa para acesso de veículos não poderá interferir na faixa de passeio.
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 acesso em calçadas com largura inferior a 3,60m e que possuir arborização urbana na faixa de serviço
Nas quadras que houver obrigação da execução de faixa permeável, a mesma deverá ter dimensão mínima de 2,00m de comprimento por 1,00m de profundidade e receber plantio de grama do tipo esmeralda.
Materiais para o piso deverão ser antiderrapantes e a instalação deve ser feita de forma que o piso seja nivelado, sem ressaltos 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 ou nas faixas de serviço.
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 dentro da faixa de passeio, 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.

Figura 11: Padronização de calçada folha 2

Calçadas de 3,70m a 6,10m de largura com árvore, sem faixa de acesso e com comércio autorizado.



PLANTA BAIXA (MEIO DE QUADRA)
Escala 1/50



CORTE AA
Escala 1/50

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.
A utilização de parte da calçada para fins de comércio ou exposição de mercadorias deverá ser previamente autorizado pelo Município,que emitirá um Termo de Concessão de Uso com regras e prazo para sua utilização
Deverão ser implantados pisos podotáteis direcional nos acessos de veículos e de alerta quando houver desnível.
Se não houver faixa de acesso não haverá a necessidade de instalação do piso podotátil direcional.
A inclinação da rampa para acesso de veículos não poderá interferir na faixa de passeio.
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 acesso em calçadas com largura inferior a 3,60m e que possuir arborização urbana na faixa de serviço
Nas quadras que houver obrigação da execução de faixa permeável, a mesma deverá ter dimensão mínima de 2,00m de comprimento por 2,00m de profundidade e receber plantio de grama do tipo esmeralda.
Materiais para o piso deverão ser antiderrapantes e a instalação deve ser feita de forma que o piso seja nivelado, sem ressaltos 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 ou nas faixas de serviço.
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 dentro da faixa do passeio, 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.

TÍTULO DA PRANCHA	PRANCHA	ESCALAS Nº
PROJETO URBANISTICO - CALÇADA VIA PUBLICA	3/3	INDICADA
TIPO: CALÇADA DE 3,70 A 6,10M DE LARGURA MEIO DE QUADRA COM ARBORIZAÇÃO E COMERCIO AUTORIZADO	ZONA/ DISTRITO	CADASTRO APROVADO
LOCAL (ruas e nºs)	DATA DO PROJETO	TAXA DE OCUPAÇÃO
PROPRIETÁRIO: PREFEITURA MUNICIPAL DE RO	CEP / UNIDADE	
SITUAÇÃO/SETOR/QUADRA	NOME E ASSINATURA DO PROPRIETÁRIO: PREFEITO DO MUNICIPIO DE RO	
	DANIELLE TAVERNARD DA ROCHA MACHADO A26468-7 CAU/RO IDENTIFICAÇÃO E ASSINATURA RESP. PELA EXECUÇÃO	
	DECLARO QUE A APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO ISENTA NEM RECONHECIMENTO DA PROPRIEDADE DO TERRENO.	
QUADRO DE ÁREAS	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	PROJETO DOADO PELA ARQUITETA E URBANISTA DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE RONDÔNIA	

Figura 12: Padronização de calçada folha 3

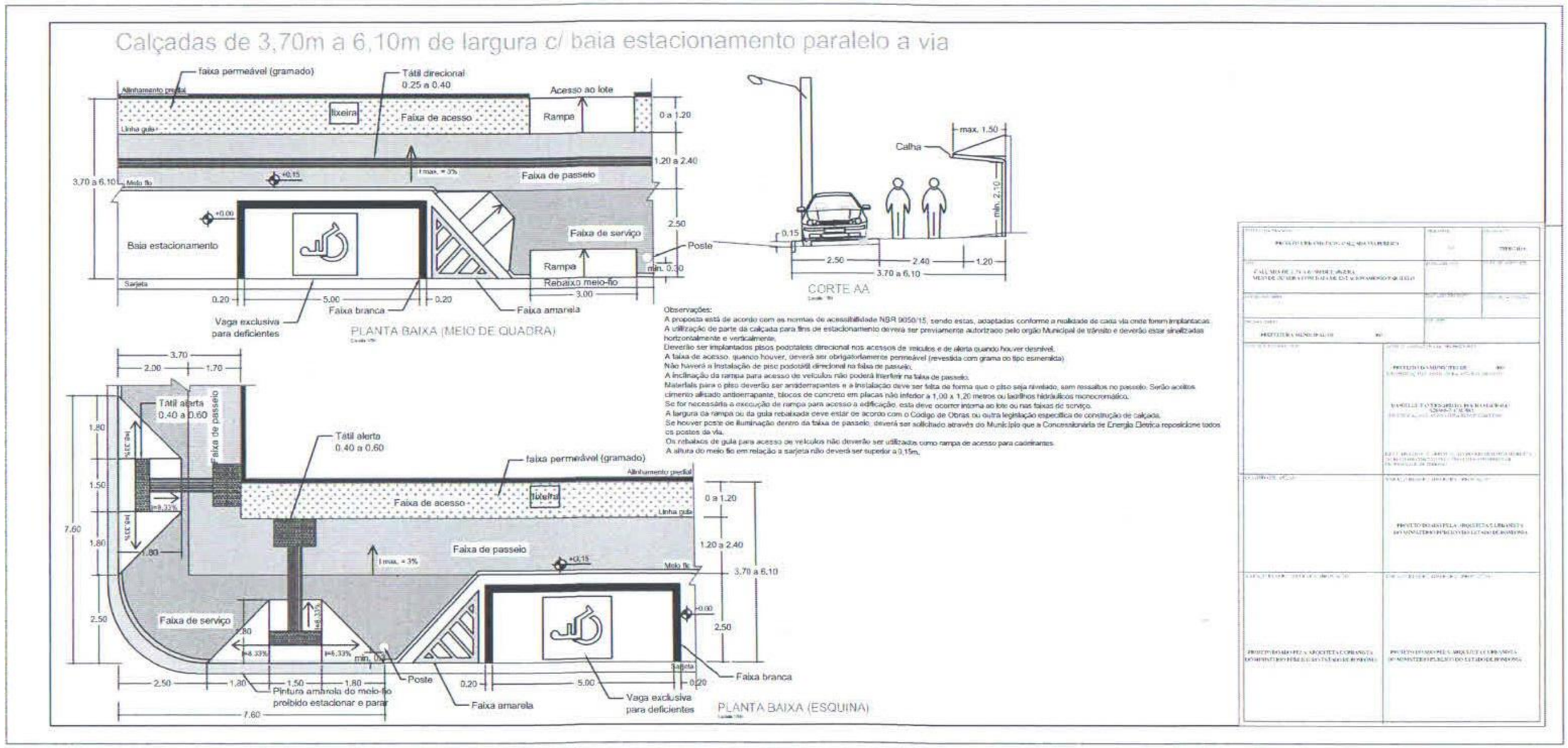


Figura 13: Padronização de calçada folha 4

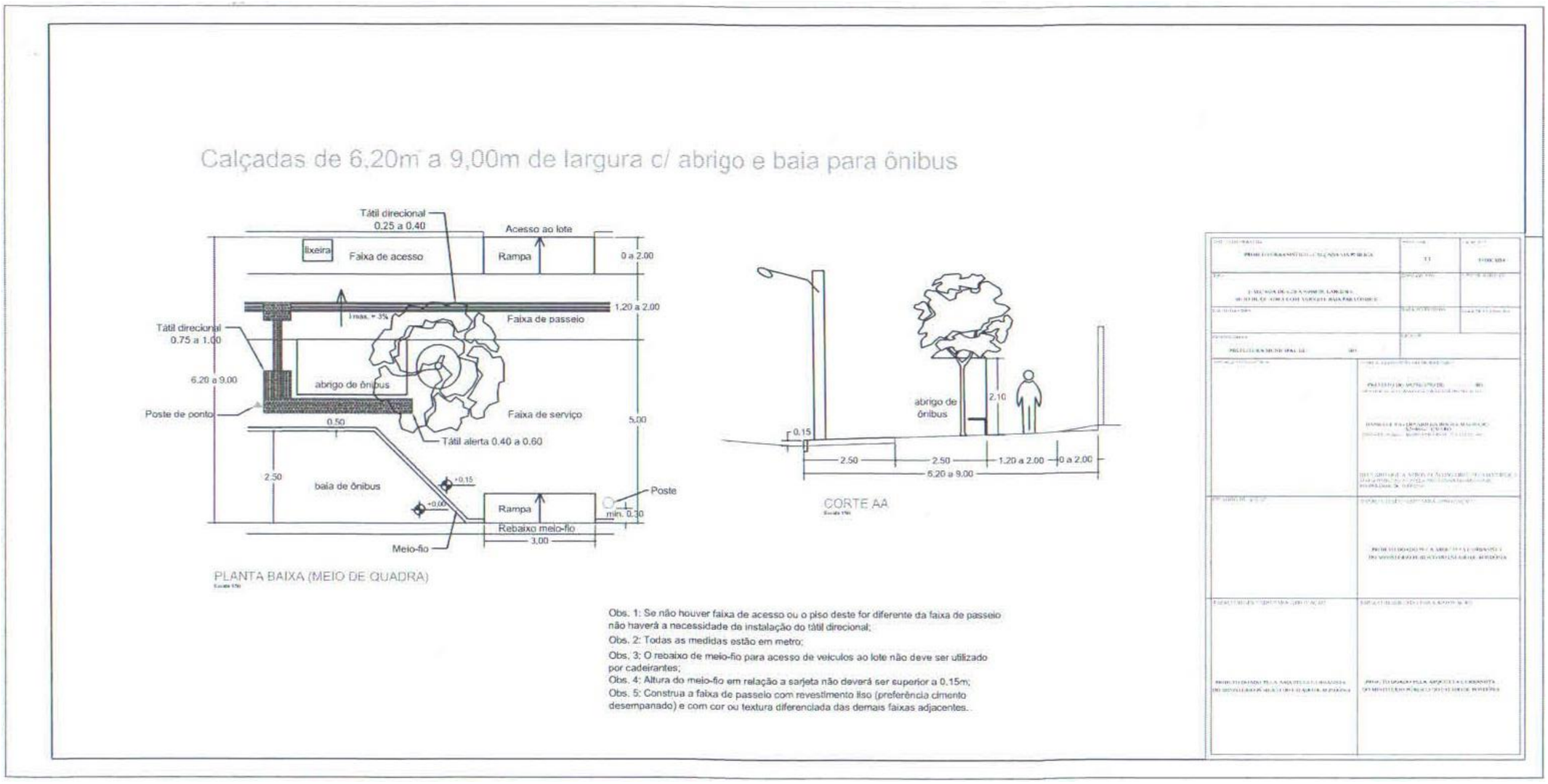


Figura 14: Padronização de calçada folha 5

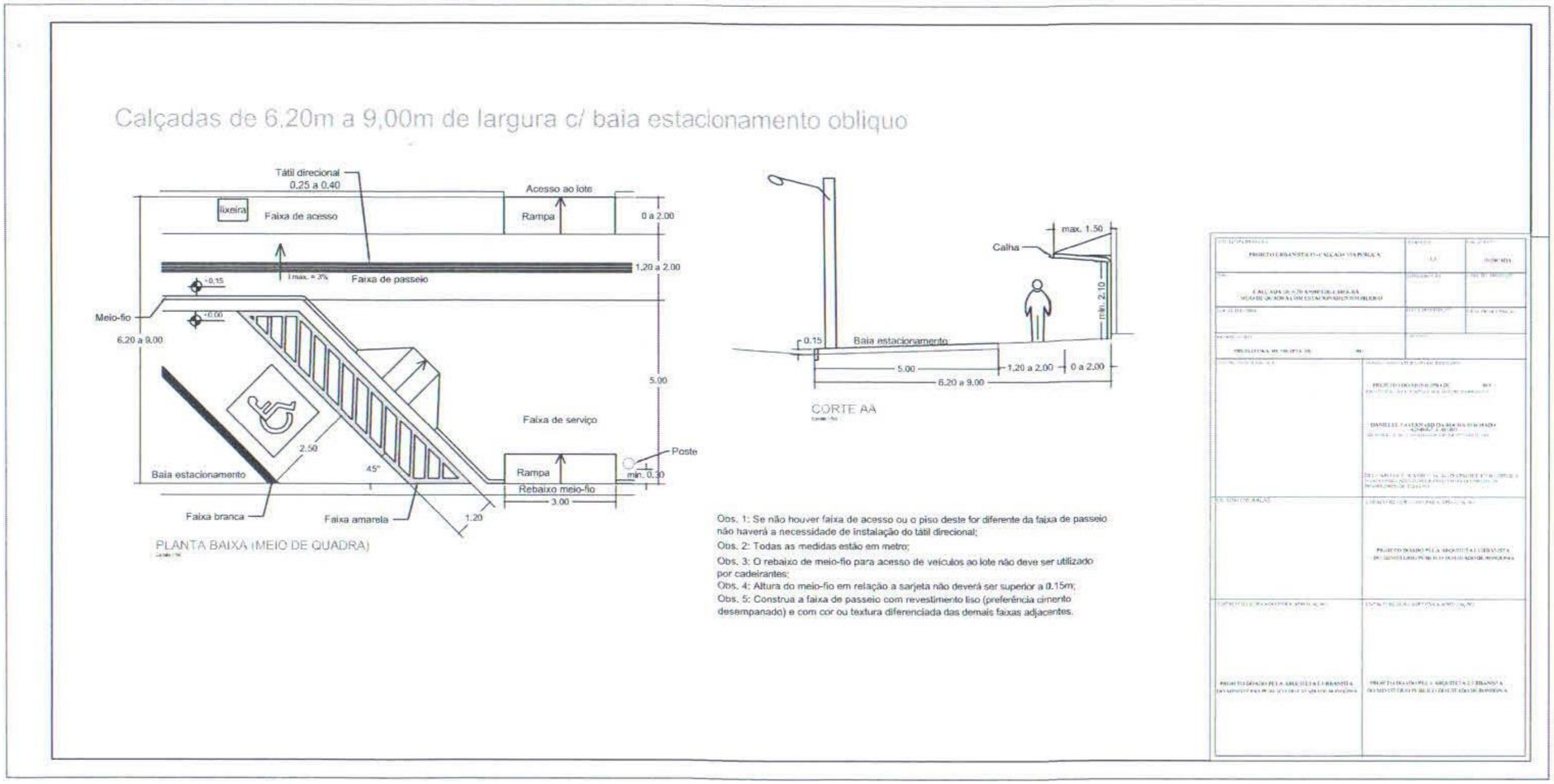


Figura 15: Padronização de calçada folha 6

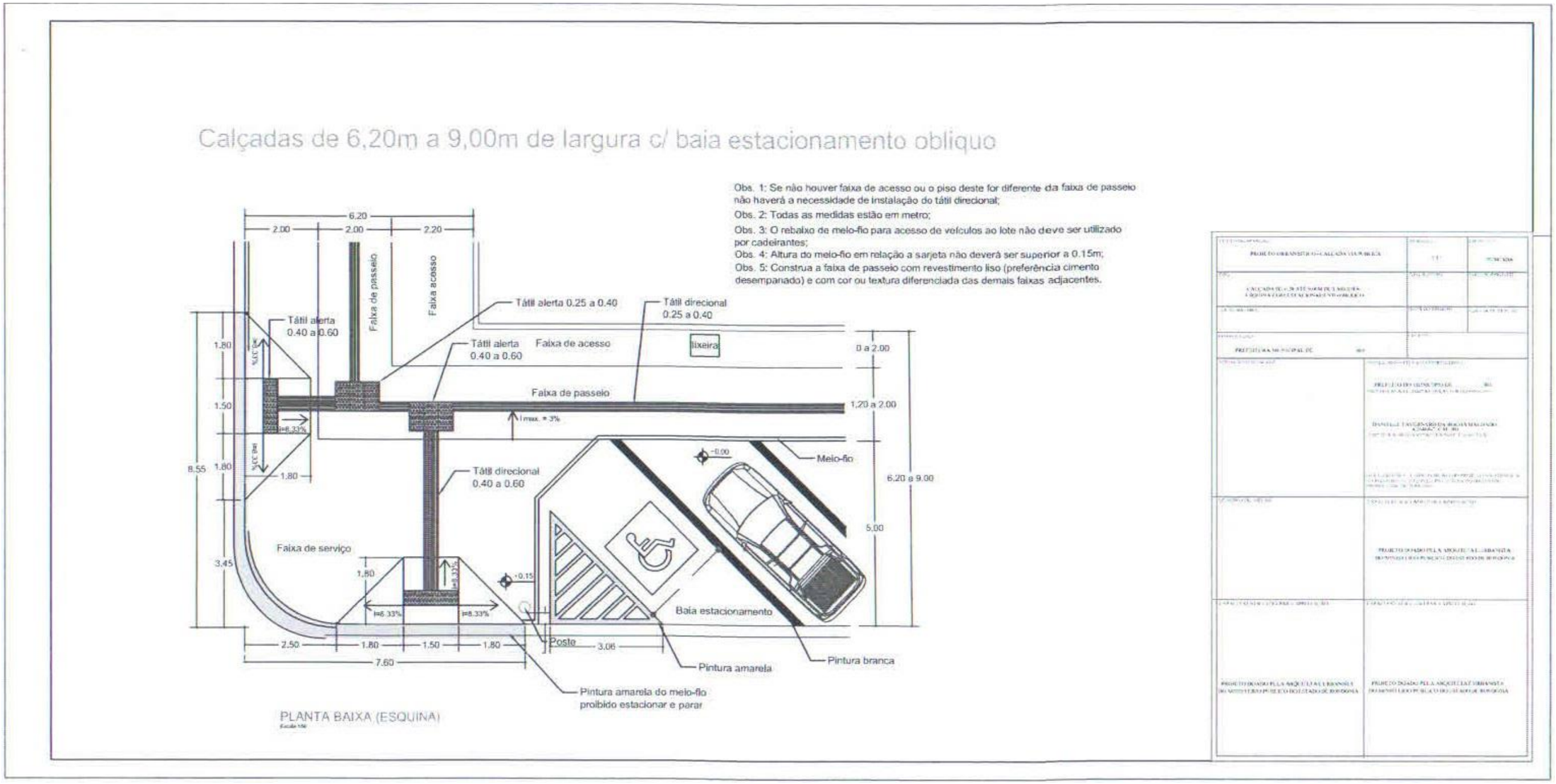


Figura 16: Padronização de calçada folha 7

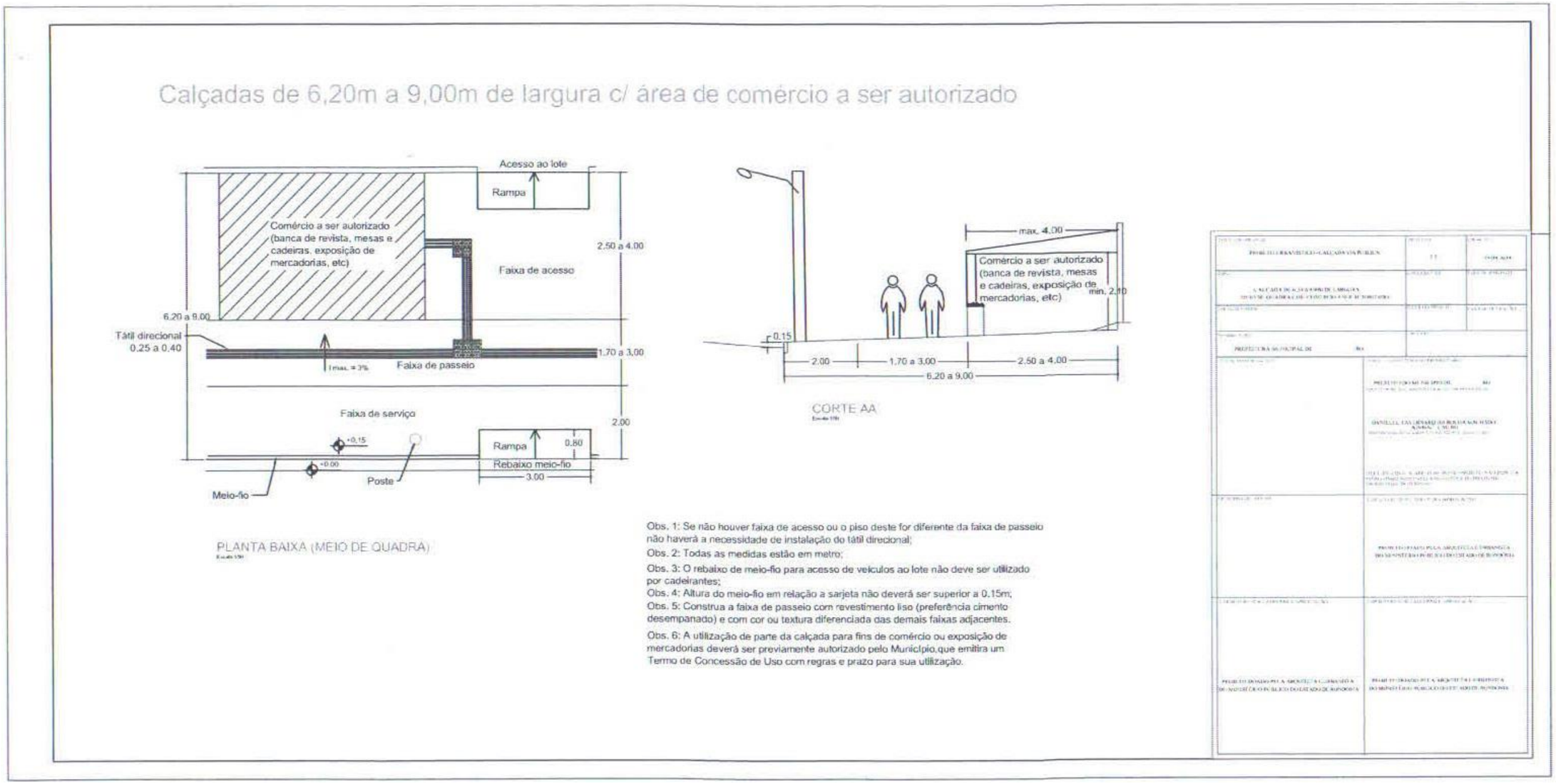


Figura 17: Padronização de calçada folha 8

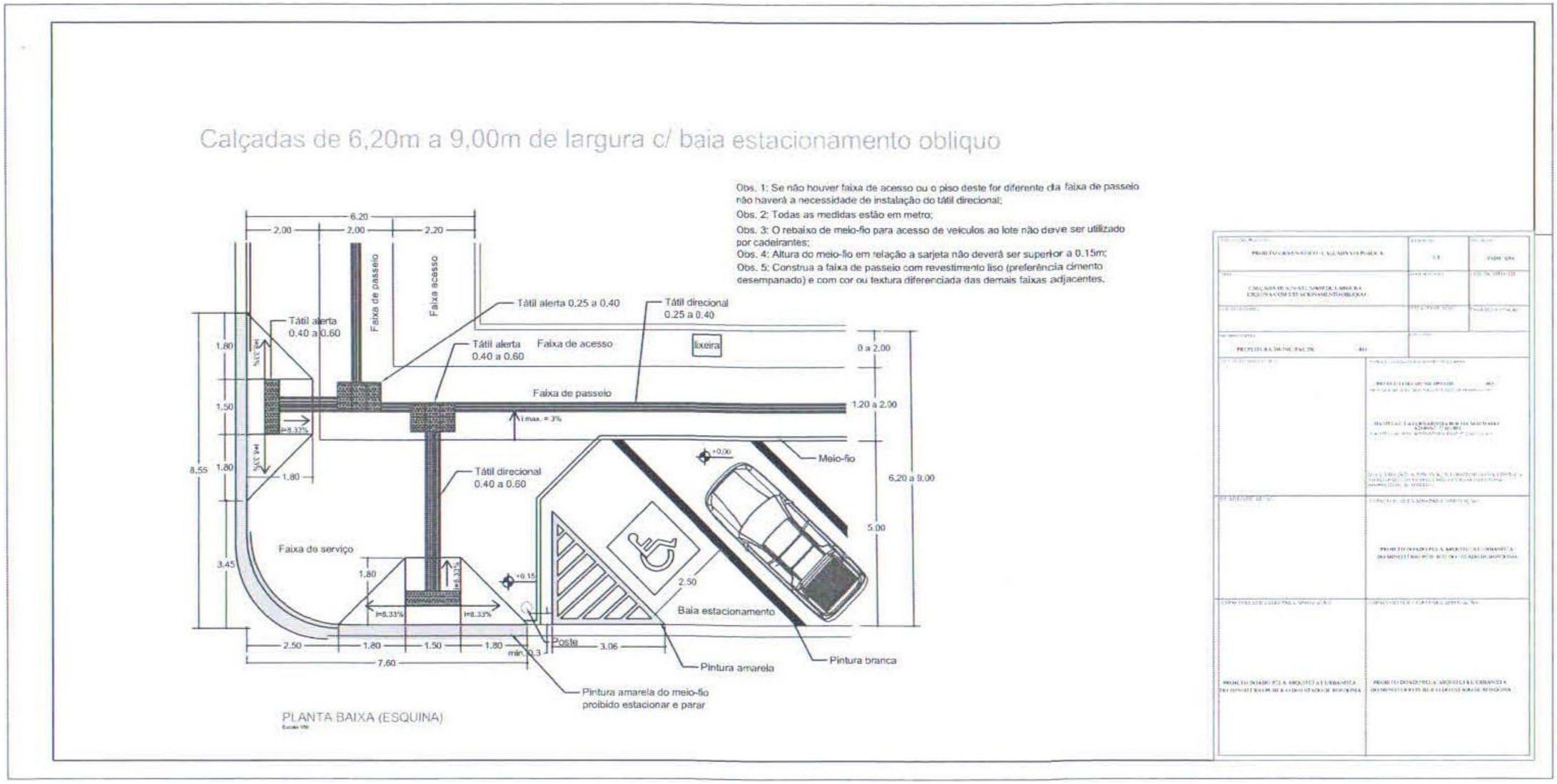


Figura 18: Padronização de calçada folha 9

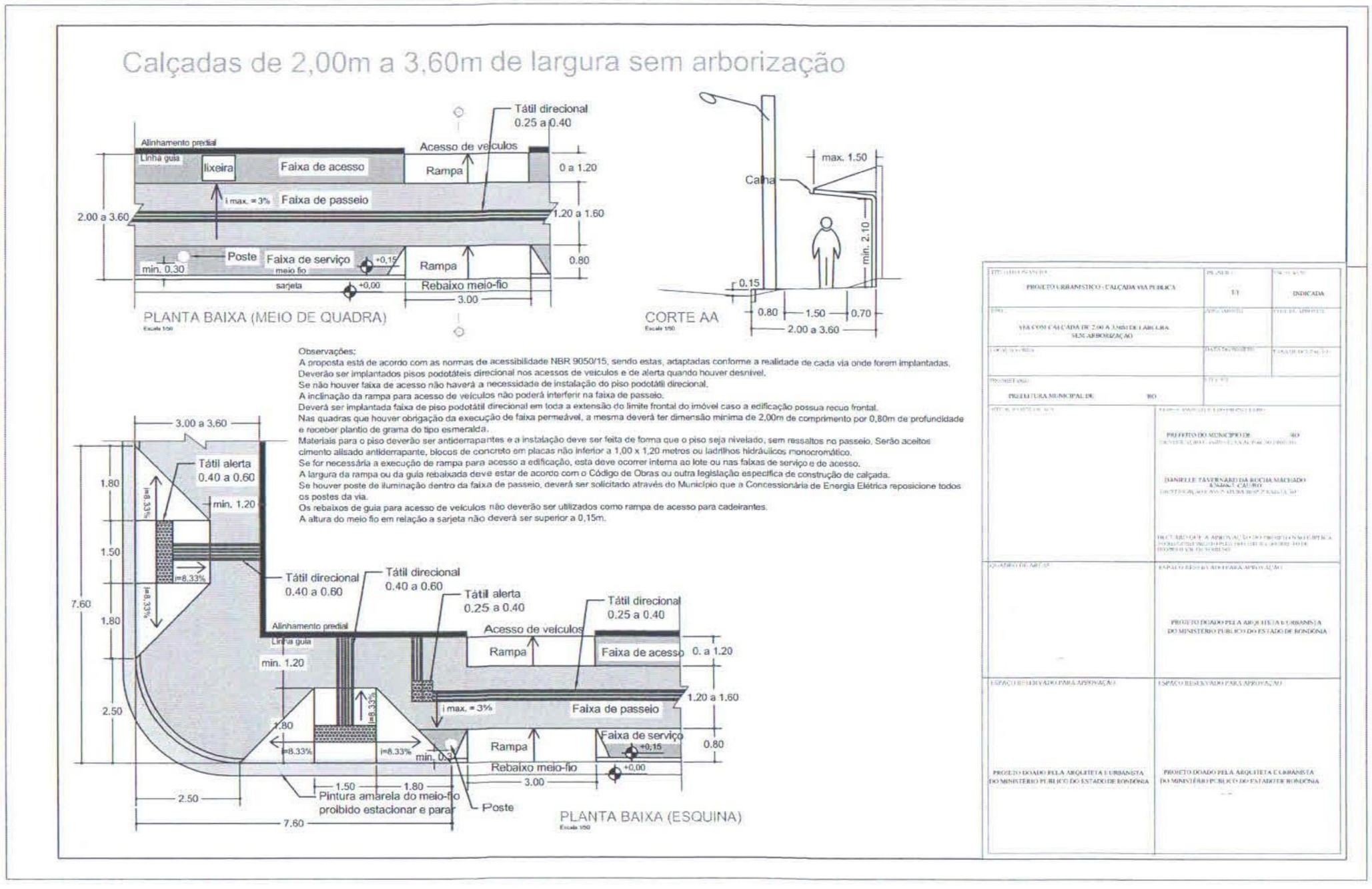
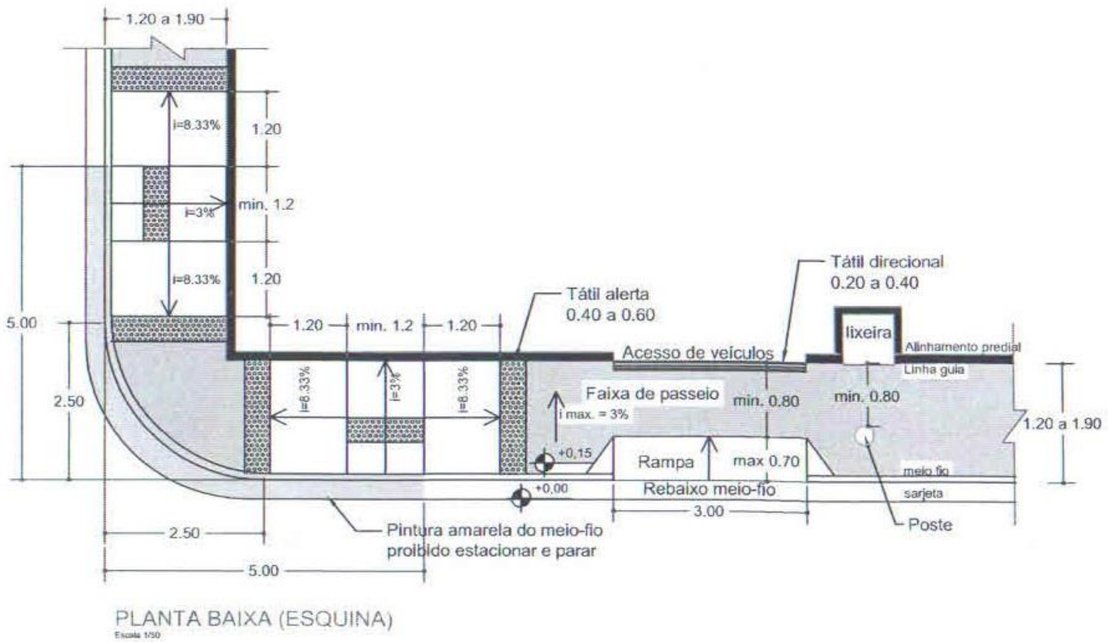


Figura 19: Padronização de calçada folha 10

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 ressaltos 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.



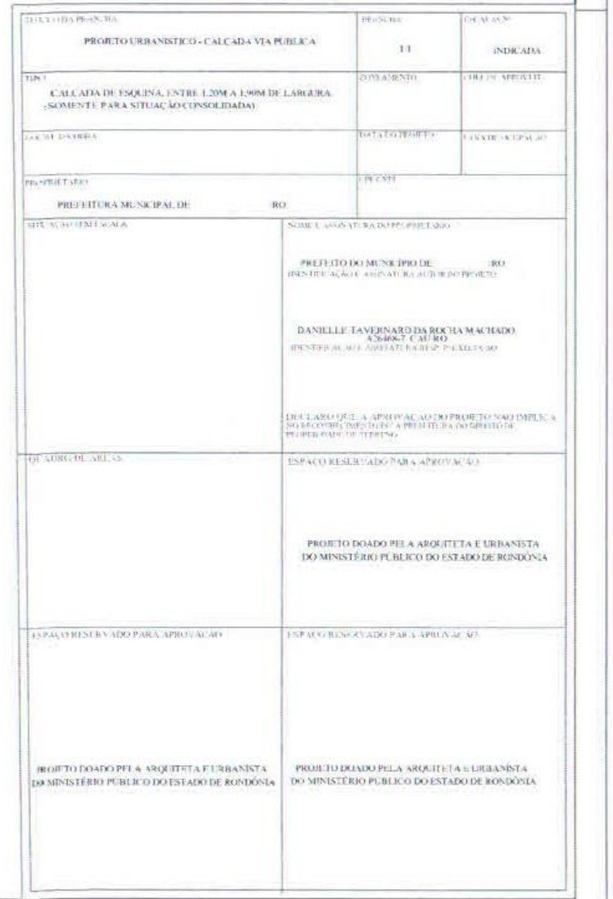
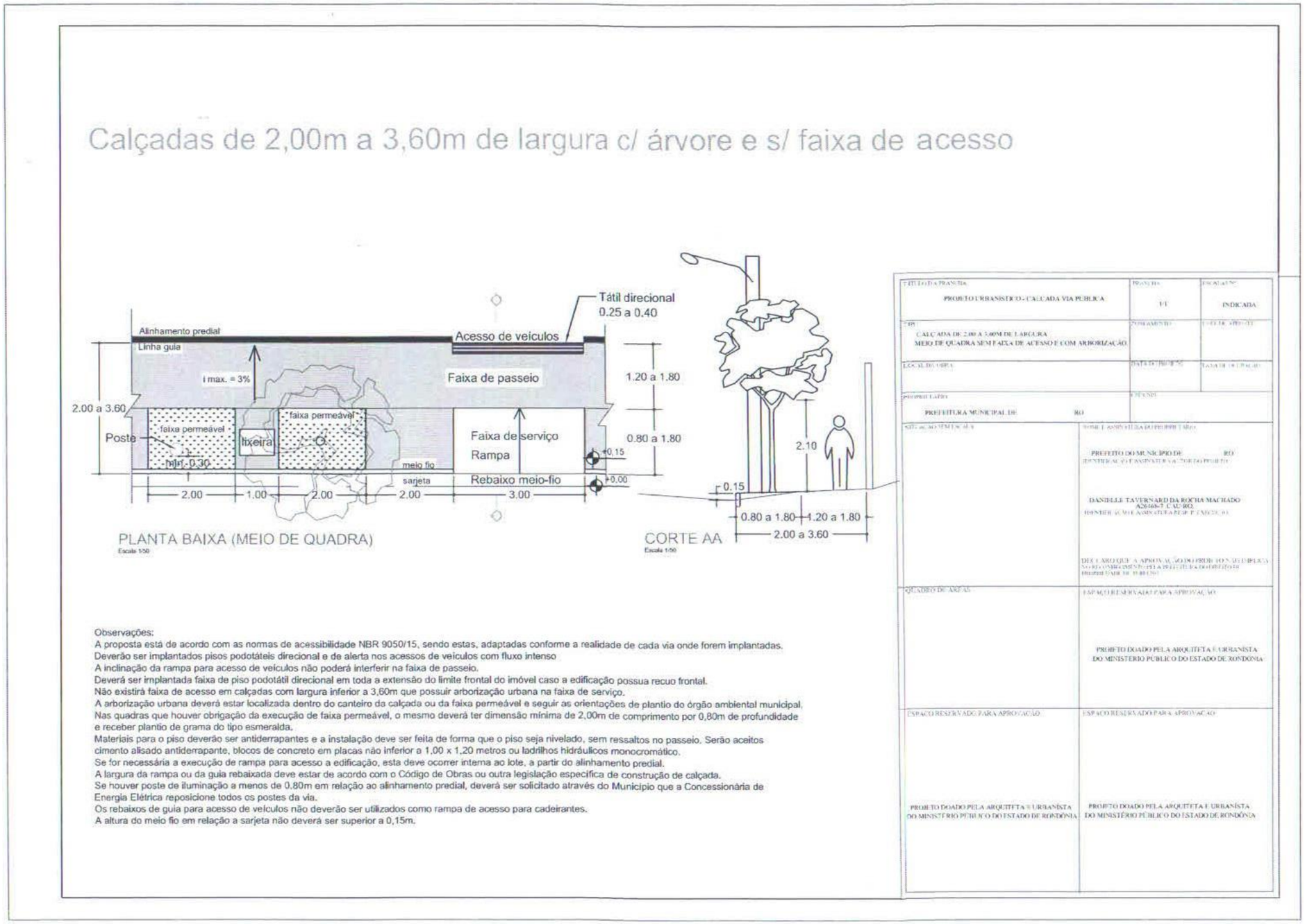


Figura 20: Padronização de calçada folha 11



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 e de alerta nos acessos de veículos com fluxo intenso
A inclinação da rampa para acesso de veículos não poderá interferir na faixa de passeio.
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 acesso em calçadas com largura inferior a 3,60m que possuir arborização urbana na faixa de serviço.
A arborização urbana deverá estar localizada dentro do canteiro da calçada ou da faixa permeável e seguir as orientações de plantio do órgão ambiental municipal.
Nas quadras que houver obrigação da execução de faixa permeável, o mesmo deverá ter dimensão mínima de 2,00m de comprimento por 0,80m de profundidade e receber plantio de grama do tipo esmeralda.
Materiais para o piso deverão ser antiderrapantes e a instalação deve ser feita de forma que o piso seja nivelado, sem ressaltos 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.

Figura 21: Padronização de calçadas folha 12

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 contravento, 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).

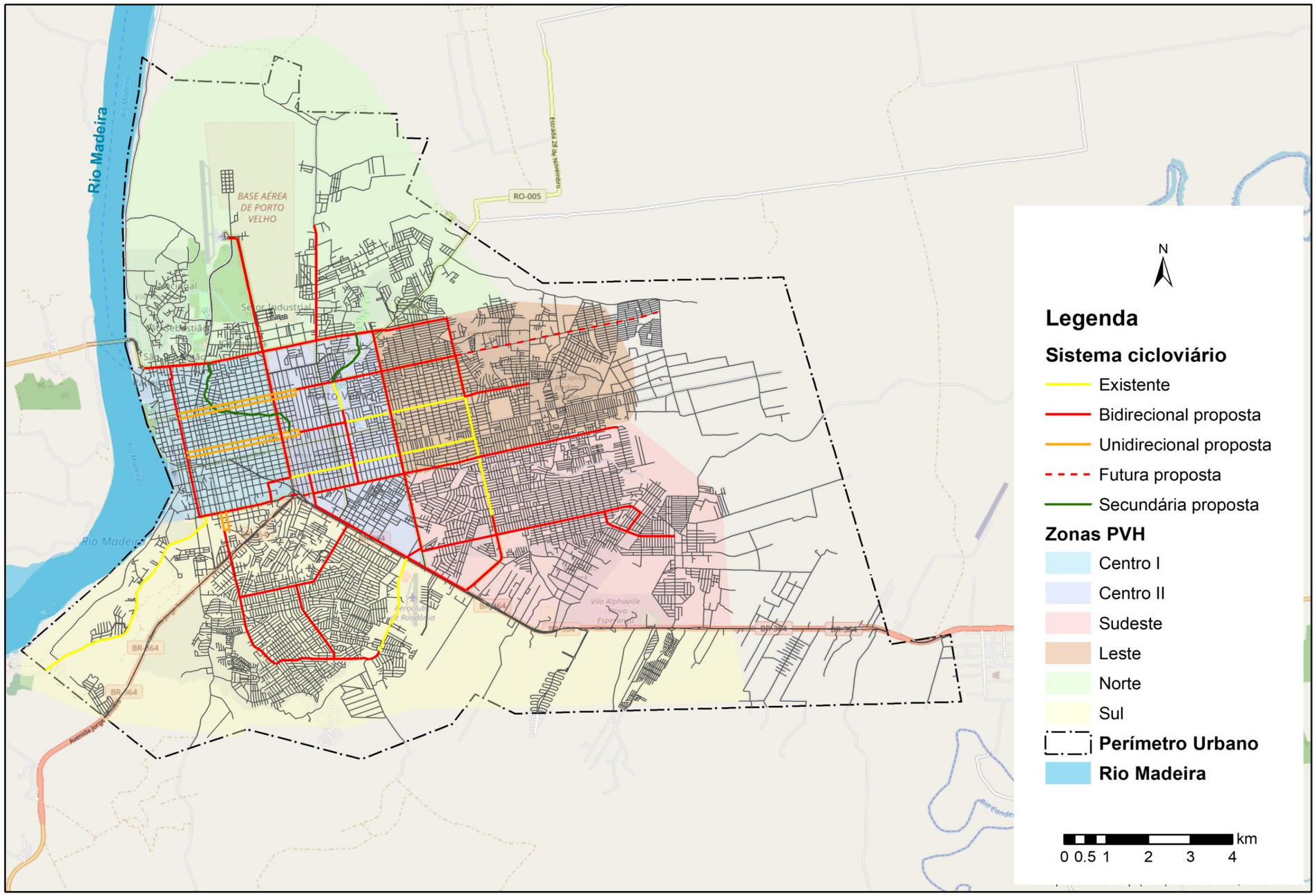
Os planos e estudos cicloviários também devem incluir a elaboração de projetos para o estacionamento dos não-motorizados, sejam esses paraciclos ou bicicletários. Os primeiros constituem estacionamentos de natureza aberta e livre, enquanto os segundos são estacionamentos com controle de acesso e fechados. 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 **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, 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.

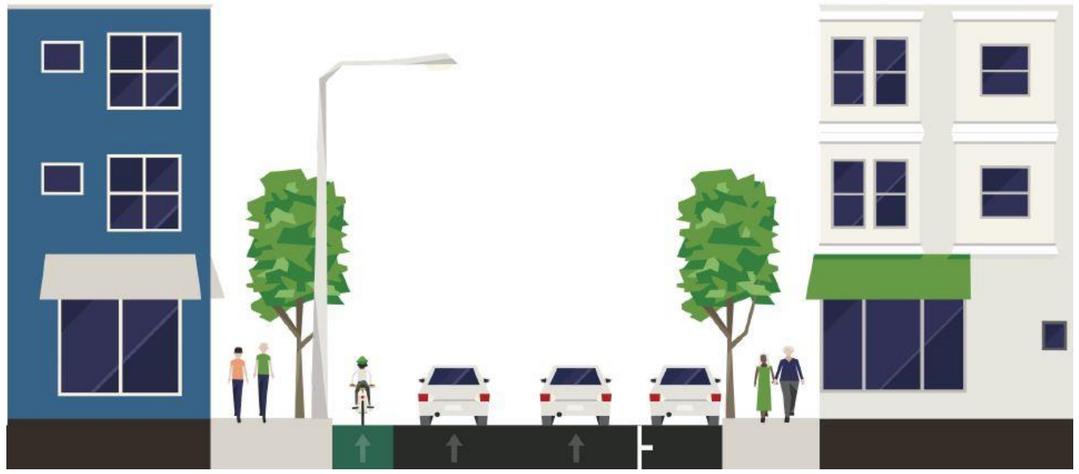
Para curto prazo, o tratamento do entroncamento entre a Avenida Jorge Teixeira e da BR 364 foi proposto por meio do desvio traçado pelas vias Rua Guanabara, Avenida Consolação e Avenida Buenos Aires. Embora essa medida viabilize a continuidade da rede, ela exige desvios o que não é o ideal. Por outro 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 32 - Rede cicloviária proposta
Fonte: do 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 22 apresenta o modelo de seção de via unidirecional.

Figura 22: Modelo de seção tipo de via unidirecional com via ciclável no mesmo sentido



Fonte: do 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 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.

ANEXO IV – CRONOGRAMA ANUAL

Tabela 17: 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 integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano	Tratar as ações e estratégias em conjunto com as medidas do Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho (2021).	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 cicloviário 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: Classificação, hierarquização do sistema viário 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
	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 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.	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

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: Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé	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 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.	Estudos e projetos								x					6
	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.	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							9
	Adequar (execução ou notificação) as calçadas das demais vias da área urbana, conforme normas, padrões e projetos definidos.	Gestão e fiscalização											x		12
	Adequar a programação semafórica visando promover a travessia segura de pedestres.	Estudos e projetos						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.	Estudos e projetos					x								8
	Realizar pesquisas para avaliar a efetividade das campanhas de educação no trânsito	Estudos e projetos							x						9
	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 Cicloviário do Município de Porto Velho	Execução- Obras					x								8
	Evoluir proposta de integração cicloviária apresentada (Anexo III).	Gestão e fiscalização			x										6
	Implantar a rede cicloviária proposta.	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 4: Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	Manter fiscalização contínua da manutenção das ciclovias e ciclofaixas municipais.	Estudos e projetos					x								8
	Implantar sinalização, incluindo semafórica, em todas as vias cicláveis.	Gestão e fiscalização									x				11
	Elaboras estudos, projetos e campanhas de divulgação e incentivo ao uso da rede cicloviaria por meio de sinalização viária, estática e eletrônica (sítios eletrônicos, aplicativos para celulares, via telefone).	Gestão e fiscalização				x									7
	Fiscalizar o respeito as ciclovias e ciclofaixas para garantir a qualidade da infraestrutura das vias cicláveis.	Estudos e projetos					x								8
	Fiscalizar o comportamento de ciclistas e motoristas conforme o Código de Trânsito Brasileiro.	Execução- Obras					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
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 semiexclusivas para a circulação dos veículos de transporte coletivo.	Estudos e projetos			x										2
	Implantar projetos que visem ampliar a extensão das faixas preferenciais ou semiexclusivas 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

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	
	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
	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 *Traffic Calming*.	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

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: Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado	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**
	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**

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 7: Promoção da acessibilidade universal	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
Tema 8: Circulação viária 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 semafórica nas interseções semaforizadas com elevada ocorrência deacidentes/infrações.	Estudos e projetos		x											5
	Desenvolver estudos e projetos para implantarequipamentos de gerenciamento inteligente semafórico e fiscalização eletrônica de avanço nas interseções semaforizadas com elevada ocorrência de acidentes/infrações	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 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.	Estudos e projetos			x										6
	Elaborar estudos e projetos visando implantarequipamentos de fiscalização eletrônica ou adequações de geometria (*Traffic Calming*, lombadas eletrônicas, laços virtuais, vídeo monitoramento, etc.) nos trechos viáriosem que seja diagnosticada uma maior ocorrência de acidentes/infrações	Gestão e fiscalização					x								8
	Desenvolver programa contínuo de manutenção e conservação da sinalização viária (horizontal, vertical e semafórica).	Estudos e projetos				x									7
	Elaborar estudo de viabilidade técnica e financeira da Implantação da Escola Vivencial da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte – SEMTRAN.	Gestão e fiscalização					x								8

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 9: Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	Realizar palestras, cursos e publicações inclusivas e acessíveis (cartazes, folders, etc.) no espaço público paraà educação no trânsito.	Estudos e projetos		x											5
	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									2
	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									7
Tema 10: Transporte de Carga	Elaborar proposta de hierarquização viária para as vias da área rural incluindo as vias de acesso.	Estudos e projetos		x											5
	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.).	Gestão e fiscalização	x												2
	Alinhamento institucional com demais órgãos de gestão e planejamento nas esferas estadual e federal.	Gestão e fiscalização											x		12
	Desenvolver articulação institucional com as esferas estadual e federal para a viabilização da implantação do Arco Sul.	Gestão e fiscalização								x					8
	Desenvolver articulação institucional com as esferas estadual e federal para a finalização do Arco Norte.	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	
	Elaborar estudos dos possíveis impactos no trânsito a serem ocasionados pela implantação dos dois Arcos e propor as devidas medidas mitigadoras.	Gestão e fiscalização	x												3
	Revisar e atualizar o regulamento da circulação e operação do transporte de carga na área urbana.	Gestão e fiscalização					x								8
	Promover a gestão e fiscalização contínua da circulação e operação do transporte de carga na área urbana.	Estudos e projetos			x										6
	Desenvolver estudos e projetos de sinalização viária para o transporte de carga na área urbana.	Execução-Obras								x					9
	Implantar estudos e projetos de sinalização viária para o transporte de carga na área urbana.	Estudos e projetos			x										6
	Desenvolver estudo para definição de locais, áreas e períodos destinados a operação de carga e descarga.	Estudos e projetos				x									7
	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											5
	Desenvolver estudo quantitativo e qualitativo a respeito da operação do Porto de Porto Velho e demais terminais hidroviários de carga disposta 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
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										3
	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
	Criação do Setor Estatístico	Gestão e fiscalização			3			x							3
	Criação de Setor de Transporte Hidroviário	Gestão e fiscalização			3										3
															4
	Instituir a Escola Municipal de Trânsito de Porto Velho.	Gestão e fiscalização						x							2
	Instituição da Escola Municipal de Trânsito de Porto Velho com a devida estruturação.	Gestão e fiscalização						x							4

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 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

Total de ações por ano e por tipo de prazo												
16	15	16	17	14	7	7	9	5	3	4	4	
64				37				16				
Ações de curto prazo				Ações de médio prazo				Ações de longo prazo				