

Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade



Produto 5b – Diretrizes para Melhoria da Oferta

Município de Vila Velha (ES)

Vila Velha - ES

Dezembro, 2018

FICHA TÉCNICA DO PROJETO DE ELABORAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE DE VILA VELHA/ES

MAX FREITAS MAURO FILHO
Prefeito

ANTÔNIO MARCUS CARVALHO MACHADO
Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano e Mobilidade

JEFFERSON MIRANDA PIMENTEL
Subsecretário de Desenvolvimento Urbano e Mobilidade

LUIZ GONZAGA PIMENTEL FRAGA JUNIOR
Gerente do Projeto

JEFFERSON MIRANDA PIMENTEL
Fiscal da Execução

Contrato de Prestação de Serviços nº 071/2016, assinado em 24 de junho de 2016. Processo PMVV nº 73.147/2014.

Projeto custeado com recursos do Orçamento Geral da União, através do Contrato de Repasse nº 809186/2014/MCIDADES, tendo por interveniente a Caixa Econômica Federal.



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	4
1 INTRODUÇÃO.....	6
1.1 O Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana	7
1.2 Processo Metodológico	8
2 DIRETRIZES.....	9
2.1 Sistema de Circulação de Pessoas à Pé	9
2.1.1 Incentivo a andabilidade	9
2.1.2 Condições de andabilidade	9
2.1.3 Infraestrutura das calçadas	10
2.2 Sistema de Circulação de Pessoas no Sistema Coletivo	11
2.2.1 Demanda anual transportada	11
2.2.2 Condições dos Pontos de Embarque e Desembarque	11
2.2.3 Cobertura do atendimento do transporte coletivo.....	12
2.2.4 Priorização do transporte coletivo	12
2.2.5 Sistema de Informação ao Usuário do Transporte Coletivo.....	13
2.2.6 Gestão do transporte coletivo.....	13
2.2.7 Integração física entre modos de transporte	14
2.2.8 Integração tarifária dos sistemas	14
2.3 Sistema Viário e Circulação de Pessoas por Transporte Individual	15
2.3.1 Nova Hierarquização Viária	15
2.3.2 Descontinuidades viárias.....	15
2.3.3 Fluidez e Segurança Viária.....	16
2.3.4 Estacionamento em via pública.....	16
2.3.5 Estacionamento em áreas privadas	17
2.3.6 Pavimentação deteriorada	17
2.3.7 Sinalização deteriorada	18
2.3.8 Transporte individual privado	18
2.4 Sistema Viário e Circulação de Pessoas em Bicicletas.....	19
2.4.1 Conectividade das ciclovias	19
2.4.2 Estrutura cicloviária de apoio.....	19
2.4.3 Segurança cicloviária.....	20
2.4.4 Intermodalidade cicloviária.....	20
2.4.5 Bicicletas compartilhadas.....	20
2.5 Sistema de Circulação de Cargas e Mercadorias	21
2.5.1 Vagas de carga e descarga e operações de carga e descarga de residenciais.....	21
2.5.2 Vagas de carga e descarga e operações de carga e descarga comerciais	21
2.5.3 Excesso de veículos de carga e descarga.....	22
2.5.4 Informações sobre o transporte de cargas	22
2.5.5 Planos Logísticos.....	22
2.5.6 Implantação de Centros de Consolidação Urbanos (CCU's).....	23
2.5.7 Veículos de Carga não motorizados - “Catadores e Carroceiros”	23
2.6 Gestão Institucional.....	24
2.6.1 Integração das ações de mobilidade urbana.....	24
2.6.2 Sistema de Mobilidade Não Motorizada.....	24
2.6.3 Comitê Gestor do Plano de Mobilidade e Acessibilidade de Vila Velha.....	25
2.6.4 Acidentes de Trânsito.....	25
2.6.5 Educação para o Trânsito	25
2.6.6 Fiscalização da Mobilidade.....	26
2.6.7 Sustentabilidade Ambiental	26

APRESENTAÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei n. 12.587, de 3 (três) de janeiro de 2012, tem por objetivo 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.

A elaboração do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade supõe a análise dos meios de deslocamentos que ocorrem ou têm impactos na circulação dentro do município, assim como a necessidade de infraestrutura associada aos diversos meios, no intuito de identificar e planejar ações de melhoria do Sistema de Mobilidade Urbana local.

O presente documento apresenta o **Relatório de Diretrizes para Melhoria da Oferta** que integra o quinto produto da terceira etapa de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Vila Velha – PLANMOB VILA VELHA, conforme definido no Plano de Trabalho.

EMPRESAS RESPONSÁVEIS PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO

Empresa: Locale Trânsito e Transporte

Endereço: Rua Alberto Cintra, 161 / 1001, B. União – CEP: 31.160-370. Belo Horizonte – MG

Telefax: (31) 2551-0088

Responsável: Paulo Rogério da Silva Monteiro

E-mail: localett@gmail.com

Empresa: Myr Projetos Estratégicos e Consultoria Ltda.

Endereço: Rua Centauro, 231 – CEP: 30.360-310. Belo Horizonte – MG

Telefax: (31) 3245-6141

Responsável: Sergio Myssior

E-mail: gerentes@myrprojetos.com.br

EQUIPE TÉCNICA

Nome	Formação	Função	Conselho Profissional
Paulo Rogério Monteiro	Engenharia Civil Engenharia de Transportes	Coordenação Geral	CREA MG 84.369/D
Sergio Myssior	Arquitetura e Urbanismo, Esp.	Planejamento Urbano	CAU MG A25235-2
Kleber dos Santos Menezes	Engenharia Civil	Sistema Viário	CREA MG 83.064/D
Marina G. Paes de Barros	Ciências Sociais, Me.	Mobilização, eventos participativos, planejamento urbano	-
Ana Paula São José	Engenharia Ambiental	Suporte	-
João Paulo Melasipo	Geógrafo	Geoprocessamento	CREA MG 162.435/D
Raquel Oliveira	Geógrafa	Geoprocessamento	CREA MG 153.920/D
Thaís Corrêa Moreira	Engenharia Civil	Tráfego e Transportes	-
Thiago Gonçalves da Costa	Engenharia Civil	Tráfego e Transportes	CREA MG 174.295/D
Victor Lima Migliorini	Engenharia Civil	Tráfego e Transportes	CREA MG 235.072/D

1 INTRODUÇÃO

Após a realização a consolidação e entrega do Relatório do Diagnóstico e Prognóstico (Produto 4, Volumes I e II), e com base na análise do diagnóstico e dos prognósticos elaborados com base em cenários futuros construídos e simulados, são determinadas, diretrizes, estratégias e táticas que proporcionem intervenções nos subsistemas de mobilidade que solucionem ou minorem os problemas de mobilidade do município.

O conjunto dessas diretrizes, estratégias e táticas elaboradas, conforme o Plano de Trabalho deste Plano de Mobilidade configuram a etapa atual do seu desenvolvimento, compõem o Plano de Gestão da Demanda e as Diretrizes para Melhoria da Oferta, o quinto produto.

Nesta etapa, são considerados os planos, estudos e projetos, que já foram elaborados ou estão em desenvolvimento, que tenham correlação direta com a mobilidade no município para a elaboração dessas, diretrizes, estratégias e táticas. Ademais, esses planos, estudos e projetos devem ser articulados a fim de garantir sua efetividade na melhoria do sistema de mobilidade do município.

Nas seções a seguir deste documento, concernente às Diretrizes para Melhoria da Oferta – Produto 5 (Parte B), são apresentadas diretrizes articuladas entre si abarcando todos os modos de transporte e em coerência ao Plano de Gestão de Demanda. A estrutura das propostas estará conforme aos sistemas de mobilidade (TEMAS):

- Sistema de circulação de pessoas a pé;
- Sistema de circulação de pessoas no transporte coletivo;
- Sistema de circulação de pessoas no transporte individual;
- Sistema de circulação de pessoas em bicicletas;
- Sistema de circulação de cargas e mercadorias.
- Gestão institucional (não previsto no Plano de Trabalho).

Ainda nesta seção são ilustrados nos itens a seguir os princípios e objetivos deste Plano de Mobilidade e seu processo metodológico.

1.1 O Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana

O principal objetivo do Plano é proporcionar à população acesso às oportunidades que a cidade oferece com condições adequadas ao exercício de mobilidade tanto dos cidadãos, quanto de bens e serviços, prevendo, dentre outras ações as seguintes:

- Ampliação da mobilidade da população em condições qualificadas e adequadas e a diminuição dos índices de imobilidade, principalmente na população de baixa renda, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social, principalmente através do acesso ao serviço de transporte coletivo;
- Diminuição da necessidade de longas viagens, proporcionando deslocamentos mais eficientes, com o fortalecimento das centralidades nas regiões, bairros e distritos;
- Melhoria da logística urbana, proporcionando condições mais adequadas e eficientes para a circulação de cargas e mercadorias e o processo de abastecimento do comércio local;
- Melhoria na qualidade de vida urbana, através da ampliação da infraestrutura para pedestres e ciclistas e diminuição da dependência por viagens de automóveis e motocicletas;
- Melhoria nas condições ambientais da cidade, com a diminuição da poluição atmosférica, visual e sonora;
- Consolidação da gestão democrática e participativa como instrumentos e garantia contínua do processo de construção da mobilidade urbana sustentável;

O desenvolvimento do Plano Diretor de Mobilidade Urbana será pautado nos princípios e diretrizes estabelecidos na Lei Federal 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, com fundamento nos seguintes princípios:

- *acessibilidade universal;*
- *desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;*
- *equidade no acesso dos cidadãos ao Transporte Público Coletivo;*
- *eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;*
- *gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;*
- *segurança nos deslocamentos das pessoas;*
- *justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;*
- *equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e*
- *eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.*

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- *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;*
- *prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;*
- *integração entre os modos e serviços de transporte urbano;*
- *mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;*
- *incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;*
- *priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;*
- *integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.*

O objetivo final da Política Nacional de Mobilidade Urbana é perseguir três macros objetivos que definem campos de ação e compromissos para a plena aplicação do i) desenvolvimento urbano, ii) sustentabilidade ambiental e iii) inclusão social.

Com o Desenvolvimento Urbano entende-se a integração do transporte à dinâmica urbana, a redução das deseconomias da circulação e a oferta de um transporte público eficiente e de qualidade. Nessa mesma linha, os principais objetivos para a sustentabilidade ambiental são o uso equânime do espaço urbano, a melhoria da qualidade de vida, a melhoria da qualidade do ar e sustentabilidade energética. Já a inclusão social responde pelo acesso democrático à cidade, a universalização do acesso ao transporte público, a acessibilidade universal e a valorização dos deslocamentos de pedestres, portadores de deficiência ou mobilidade reduzida e de ciclistas.

1.2 Processo Metodológico

A metodologia de construção do Plano de Mobilidade Urbana ora proposta considera que o PlanMob será realizado em seis grandes etapas para geração de 8 produtos.

A fase atual é a Etapa 3, Plano de Gestão da Demanda e Diretrizes para melhoria da Oferta, o quinto produto. Essa fase consiste em elaborar, com base na análise do diagnóstico e cenário futuro construído (Produto 4), táticas para direcionamento da demanda em cada modo contemplando diretrizes para intervenções nos subsistemas que equacionem os problemas detectados. A etapa de alusiva ao Plano de Gestão de Demanda é apresentada no **Relatório 5A – Plano de Gestão da Demanda**, contendo uma consolidação das propostas e alternativas que visam o controle sobre o crescimento, dispersão e redução da demanda por transporte, principalmente o modo individual. Já as Diretrizes de Melhoria da oferta são apresentados no presente relatório.

As diretrizes para a melhoria da oferta foram articuladas entre si abarcando todos os modos de transporte e em coerência ao Plano de Gestão de Demanda. A estrutura das propostas foi construída conforme os seguintes sistemas de mobilidade:

- Sistema de circulação de pessoas a pé;
- Sistema de circulação de pessoas no transporte coletivo;
- Sistema de circulação de pessoas no transporte individual;
- Sistema de circulação de pessoas em bicicletas;
- Sistema de circulação de cargas e mercadorias;
- Gestão institucional (não previsto no Plano de Trabalho).

Desta forma, as diretrizes para a melhoria da oferta foram construídas individual e articuladamente a partir das percepções sobre a mobilidade, caracterização do sistema viário, dinâmica dos deslocamentos, análise dos projetos existentes e futuros e análise dos impactos econômicos e ambientais percorridos no diagnóstico. As diretrizes serão apresentadas da seguinte forma:

- Tema: informa qual é tema ao qual se refere a diretriz;
- Porque fazer: apresenta o problema presente no município;
- Desafio a vencer: apresenta de uma forma genérica como solucionar tal problema;
- Diretriz: apresenta uma série de medidas específicas para a solução do problema;

Nos itens a seguir serão apresentadas as diretrizes construídas para a melhoria da mobilidade urbana do município de Vila Velha.

2 DIRETRIZES

2.1 Sistema de Circulação de Pessoas à Pé

2.1.1 Incentivo a andabilidade

Tema:	1 – Sistema de Circulação de Pessoas à Pé
Título:	1.1 – Incentivo a andabilidade
Por que fazer?	Falta de incentivo para os deslocamentos à pé no município de Vila Velha;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Melhorar a circulação de pessoas em áreas com grande densidade comercial;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Criar áreas prioritárias para os deslocamentos a pé nas áreas comerciais em vias com grande movimentação de transporte coletivo (eixos de transporte);B. Criar rotas de ligação de áreas de interesse público que privilegie os deslocamentos à pé;C. Desenvolver, solicitar e aprovar propostas e projetos viários que promovam a segurança viária em pontos críticos do sistema viário municipal e o conforto dos pedestres;D. Implantar os projetos de parklet verde em locais definidos pela SEMDU em conjunto com AVIDEPA e SEMMA;E. Criar instrumentos técnico-legais que incentivem a "fachada ativa", onde o empreendedor incrementa o seu potencial construtivo mediante a ampliação da faixa de livre circulação de pedestres (calçada) sobre o seu terreno;

2.1.2 Condições de andabilidade

Tema:	1 – Sistema de Circulação de Pessoas à Pé
Título:	1.2 – Condições de andabilidade
Por que fazer?	Ocupação indevida das calçadas impedindo a livre circulação de pedestres e prejudicando a segurança dos mesmos;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Coibir a ocupação irregular das calçadas, privilegiando e possibilitando a circulação segura dos pedestres;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Eliminar a ocupação indevida das calçadas por objetos 'comerciais' que interferem / impedem a livre e segura circulação de pedestres;B. Eliminar a ocupação indevida das calçadas por veículos estacionados / parados que restringem / impedem a livre circulação de pedestres;C. Melhorar a fiscalização e punir os responsáveis por deixar lixo nas calçadas indevidamente;

2.1.3 Infraestrutura das calçadas

Tema:	1 – Sistema de Circulação de Pessoas à Pé
Título:	1.3 – Infraestrutura das calçadas
Por que fazer?	Grande extensão de atravessamento de pedestres nas interseções, calçadas estreitas, com pavimento com buracos, degraus e sem equipamentos para auxílio da locomoção de pessoas com mobilidade reduzida (piso podotátil e rampas);
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Melhorar as condições físicas das calçadas, visando uma acessibilidade universal e maior grau de conforto e segurança aos pedestres;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Melhorar as condições de conforto, segurança e andabilidade, implantando calçadas adequadas nos locais onde não existem e requalificando nos locais de maior circulação de pedestres;B. Mapear os recuos de alinhamento de lotes/edificações realizados de maneira incorreta que promovam acréscimo de terrenos particulares sob o sistema viário;C. Fiscalizar os recuos de alinhamento de lotes e edificações em relação ao sistema viário;D. Exigir das novas edificações ou para regularização das edificações já existentes a implantação / regularização / padronização das calçadas, segundo a Lei da “Calçada Legal”;E. Atualizar / ajustar a exigência de recuos de alinhamento e de largura de calçadas segundo a hierarquização viária e previsão de expansão viária;

2.2 Sistema de Circulação de Pessoas no Sistema Coletivo

2.2.1 Demanda anual transportada

Tema:	2 – Sistema de Circulação de Pessoas no Sistema Coletivo
Título:	2.1 – Demanda anual transportada
Por que fazer?	Redução significativa e sistemática da demanda transportada pelos serviços de transporte (municipal e intermunicipal);
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Reverter o comportamento de redução da demanda, atraindo novos usuários para o serviço;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Aumentar o número total de usuários pagantes transportados ;B. Criar estímulos financeiros para fidelizar os usuários do serviço coletivo, com a utilização do cartão eletrônico, incluindo possibilidade de integração temporal extra-terminal;C. Melhorar a imagem e a avaliação do serviço (municipal e intermunicipal) por parte dos usuários e dos não-usuários;

2.2.2 Condições dos Pontos de Embarque e Desembarque

Tema:	2 – Sistema de Circulação de Pessoas no Sistema Coletivo
Título:	2.2 – Condições dos Pontos de Embarque e Desembarque
Por que fazer?	Existência de pontos de embarque e desembarque de passageiros (PEDs) sem infraestrutura adequada para acomodar os usuários e sem acessibilidade universal;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Estruturar e padronizar os pontos de embarque e desembarque de passageiros, a fim de promover uma acessibilidade universal aos usuários;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Renovar e padronizar os pontos de embarque e desembarque de passageiros, iniciando por aqueles com maior movimentação de pessoas;B. Melhorar as condições de espera dos usuários nos terminais de integração;C. Melhorar as condições de conforto e segurança nos pontos de embarque e desembarque e nos terminais de integração;

2.2.3 Cobertura do atendimento do transporte coletivo

Tema:	2 – Sistema de Circulação de Pessoas no Sistema Coletivo
Título:	2.3 – Cobertura do atendimento do transporte coletivo
Por que fazer?	Existência de bairros não atendidos pelo sistema de transporte coletivo ou com baixa frequência de atendimento;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Melhorar a qualidade de atendimento (oferta) do transporte coletivo nos bairros não atendidos, sem implicar em aumento de tarifa;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Integrar e ampliar a rede de cobertura (atendimento) das linhas do serviço de transporte em operação no município;B. Ampliar a oferta de tipo de serviço (veículo), ajustando (flexibilizando) o tipo de veículo para atendimento mais eficiente e viável de certas demandas específicas (vans, micro-ônibus, seletivo);C. Criar possibilidade de serviços públicos coletivos diferenciados de transporte que interligue grandes equipamentos públicos e/ou privados com grande atratividade de demanda;

2.2.4 Priorização do transporte coletivo

Tema:	2 – Sistema de Circulação de Pessoas no Sistema Coletivo
Título:	2.4 – Priorização do transporte coletivo
Por que fazer?	Inexistência de priorização do transporte coletivo no sistema viário municipal;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Implantar medidas de priorização física e operacional do transporte público coletivo por ônibus no sistema viário municipal;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Desenvolver e/ou implantar Corredores Prioritários nos principais eixos de transporte, através de vias e faixas exclusivas para o transporte público;B. Ampliar a capacidade operacional de transporte de passageiros nos principais eixos de transporte;C. Diminuir o tempo de deslocamento entre terminais e entre os pontos finais das linhas e os terminais de integração;

2.2.5 Sistema de Informação ao Usuário do Transporte Coletivo

Tema:	2 – Sistema de Circulação de Pessoas no Sistema Coletivo
Título:	2.5 – Sistema de Informação ao Usuário do Transporte Coletivo
Por que fazer?	Inexistência de Sistema de Informação aos usuários com informações sobre o transporte coletivo;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Aumentar o grau de informação aos usuários e facilitar a utilização do sistema de transporte coletivo por ônibus;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Ampliar o nível e a facilidade de acesso a informações operacionais (em tempo real) do sistema de transporte coletivo;B. Melhorar as condições de informação nos pontos de embarque e desembarque de maior movimentação de usuários;C. Melhorar as condições de informações e de orientação dos fluxos internos de passageiros nos terminais de integração;

2.2.6 Gestão do transporte coletivo

Tema:	2 – Sistema de Circulação de Pessoas no Sistema Coletivo
Título:	2.6 – Gestão do transporte coletivo
Por que fazer?	Inexistência no órgão gestor do transporte coletivo municipal uma rotina de coleta de dados operacionais dos sistemas municipal e intermunicipal, dificultando a fiscalização e o planejamento dos mesmos;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Criar rotina de recebimento e armazenamento de dados individualizados pelo órgão gestor municipal e consolidação de indicadores para avaliar a qualidade dos sistemas;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Criar no órgão gestor municipal uma rotina de recebimento de dados do sistema público de transporte coletivo, a fim de se estabelecer uma série histórica individualizada e continuada;B. Capacitar os servidores do órgão gestor municipal, a fim de que seja possível realizar uma melhor análise e um melhor planejamento do sistema em operação no município;C. Desenvolver painel de monitoramento do serviço de transporte municipal, com a utilização de indicadores de desempenho, de qualidade e econômicos;

2.2.7 Integração física entre modos de transporte

Tema:	2 – Sistema de Circulação de Pessoas no Sistema Coletivo
Título:	2.7 – Integração física entre modos de transporte
Por que fazer?	Ausência de integração física entre o transporte coletivo e os modos não motorizados, motorizado individual e aquaviário;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Viabilizar a integração física entre o modo de transporte coletivo e os demais modos de transporte para uma melhora na eficiência da mobilidade urbana;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Estimular a integração física entre bicicletas e o transporte coletivo;B. Estimular a integração entre transporte coletivo e o transporte motorizado individual;C. Estimular a integração entre o transporte coletivo e o transporte turístico aquaviário entre Vila Velha e Vitória;D. Aproveitar áreas de estacionamento ociosas em grandes equipamentos públicos e/ou privados para oferta de vagas para usuários de linhas do sistema público;

2.2.8 Integração tarifária dos sistemas

Tema:	2 – Sistema de Circulação de Pessoas no Sistema Coletivo
Título:	2.8 – Integração tarifária dos sistemas
Por que fazer?	Sistemas de transporte municipal e metropolitano sem integração operacional e tarifária;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Viabilizar a integração entre os sistemas municipal e metropolitano junto esfera institucional metropolitana, a fim de melhorar a oferta do serviço para a população;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Realizar estudos de viabilidade técnica, econômica e institucional para a integração entre os sistemas municipal e intermunicipal;B. Viabilizar a criação de um instrumento técnico-jurídico de cooperação entre o poder público municipal (SEM DU e SEM DEST) e estadual (Ceturb-GV) para o planejamento, gestão e fiscalização do transporte coletivo e para integração física e tarifária entre os sistemas municipal e intermunicipal;

2.3 Sistema Viário e Circulação de Pessoas por Transporte Individual

2.3.1 Nova Hierarquização Viária

Tema:	3 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas por Transporte Individual
Título:	3.1 – Nova Hierarquização Viária
Por que fazer?	Hierarquização viária municipal apresenta inconsistências com Código de Trânsito Brasileiro e com a legislação urbanística municipal;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">Adequar / harmonizar hierarquização viária municipal considerando a sua funcionalidade atual, o Código de Trânsito Brasileiro, a proposta de zoneamento definida no PDM e as proposta viárias para o município;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">Propor uma hierarquização viária atendendo ao Código de Trânsito Brasileiro que considere as especificidades do sistema viário existente e proposto;Estruturar rede hierárquica municipal a partir eixos viários continuados e articulados, permitindo a ligação viária territorial de forma adequada e eficiente;Compatibilizar o arcabouço urbanístico referente à vinculação / permissão para a implantação / aprovação de empreendimentos à nova hierarquização viária;

2.3.2 Descontinuidades viárias

Tema:	3 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas por Transporte Individual
Título:	3.2 – Descontinuidades viárias
Por que fazer?	Existência de descontinuidades devido aos córregos e /ou ausência de ligações viárias entre zonas de tráfego e regiões do município que facilitariam os deslocamentos dos moradores entre as mesmas;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">Conectar as diferentes regiões da cidade, facilitando a mobilidade urbana do município, ofertando alternativas para os macro-deslocamentos que atravessam o município;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">Promover a articulação entre regiões / áreas próximas com a implantação das Intervenções viárias propostas, priorizando as intervenções definidas no Cenário de Investimento Prioritário;Promover a implantação de "elos faltantes" do sistema viário municipal, possibilitando a criação de novas alternativas de macro-deslocamentos;

2.3.3 Fluidez e Segurança Viária

Tema:	3 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas por Transporte Individual
Título:	3.3 – Fluidez e Segurança Viária
Por que fazer?	Grande incidência de situações recorrentes de congestionamento no município;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Melhorar o desempenho de tráfego através de ajustes de otimização semafórica e possíveis mudanças de circulação nos pontos críticos;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Melhorar as condições de fluidez, reduzindo os congestionamentos e aumentando as condições de segurança para veículos, pedestres e ciclistas;B. Definir critérios objetivos de exigência, especificação e detalhamento de vagas internas, de modo a, de acordo com a necessidade, absorver a demanda por estacionamento existente (clientes) ou inibir o acréscimo de tráfego de veículos atraídos (moradores);C. Condicionar e adequar a implantação de novos empreendimentos à efetiva mitigação e/ou compensação pelos impactos viários provocados;D. Compatibilizar o arcabouço urbanístico referente aos procedimentos de análise dos impactos viários provocados e os parâmetros de mensuração dos impactos e da efetividade das medidas de mitigação e/ou compensação para a implantação / aprovação de empreendimentos;E. Compatibilizar a oferta de estacionamento com as características operacionais locais (fluxo de veículos, pedestres), especialmente nas vias arteriais e coletoras;

2.3.4 Estacionamento em via pública

Tema:	3 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas por Transporte Individual
Título:	3.4 – Estacionamento em via pública
Por que fazer?	Estacionamento rotativo restrito às regiões dos bairros Glória e Centro, na região do Centro de Vila Velha;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Ampliar a disponibilidade de vagas de estacionamento nos principais centros urbanos das demais regiões do município;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Aumentar a eficiência operacional e a rentabilidade das áreas de estacionamento rotativo em operação;B. Ampliar as áreas de estacionamento rotativo, especialmente nas áreas de maior movimentação de veículos;C. Ampliar o número de vagas para pessoas de mobilidade reduzida (idosos, deficientes físicos);D. Criar áreas de estacionamento rotativo com maior tempo de permanência em locais compatíveis com este tipo de uso/demanda;E. Atualizar / modernizar a estrutura de tarifação e de fiscalização, visando a cobrança adequada pelo uso da vaga, a efetiva fiscalização do justo pagamento e a correta punição em caso de descumprimento, sem o benefício da 'tarifa de pós-regularização';

2.3.5 Estacionamento em áreas privadas

Tema:	3 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas por Transporte Individual
Título:	3.5 – Estacionamento em áreas privadas
Por que fazer?	Desencontro entre as exigências de oferta de vagas internas e as condições externas de estacionamento e circulação na área de influência do empreendimento;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Compatibilizar a oferta de vagas internas de estacionamento à condições externas de estacionamento e de circulação, sem contribuir para a piora das condições de estacionamento na área de influência do empreendimento;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Definir critérios objetivos de exigência faixas internas de acumulação de veículos, áreas internas de embarque e desembarque para a aprovação / regularização de empreendimentos;B. Compatibilizar o arcabouço urbanístico referente à exigência de vagas internas para a implantação / aprovação de empreendimentos à necessidade / possibilidade na respectiva área de influência;

2.3.6 Pavimentação deteriorada

Tema:	3 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas por Transporte Individual
Título:	3.6 – Pavimentação deteriorada
Por que fazer?	Pavimentação desgastada ou ausente em vias em vias do sistema viário principal (arterial e coletor);
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Melhorar as rotinas de manutenção de pavimento das vias do município;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Melhorar a qualidade e aumentar a durabilidade do pavimentos das vias municipais;B. Destinar os recursos captados pelo estacionamento rotativo para a realização de obras para melhoria da pavimentação;C. Integrar e compatibilizar as ações de interferências nas vias públicas de modo a otimizar os recursos públicos;

2.3.7 Sinalização deteriorada

Tema:	3 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas por Transporte Individual
Título:	3.7 – Sinalização deteriorada
Por que fazer?	Sinalização viária desgastada ou ausente em vias do sistema viário principal (arterial e coletor);
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">Melhorar a sinalização vertical e horizontal nas vias do município;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">Melhorar a qualidade e aumentar a durabilidade da sinalização horizontal e vertical das vias municipais;Destinar os recursos captados pelo estacionamento rotativo para a realização para melhorias da sinalização viária;

2.3.8 Transporte individual privado

Tema:	3 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas por Transporte Individual
Título:	3.8 – Transporte individual privado
Por que fazer?	Existe uma lacuna entre a atual normatização municipal, relativa ao serviço de transporte individual de passageiros (taxi), e as atuais necessidades dos usuários, além da ausência de normatização que regulamente a atividade de transporte individual privado
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">Ampliar e formalizar o serviço de transporte individual privado disponível no município, modernizando e melhorando o serviço tradicional de táxi e incorporando os serviços de transporte operados através de aplicativos, garantindo patamares mínimos de conf
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">Ampliar a oferta e o acesso ao serviço público de transporte por táxi, atualizando a normatização municipal e ampliando a disponibilidade temporal e geográfica dos veículos;Consolidar um marco regulatório específico que modernize a realização do transporte individual privado, incorporando os serviços tradicionais de táxi e os operados através de aplicativos, de forma a garantir patamares mínimos de confiabilidade, segurança e qualidade;Desenvolver, aprovar e implantar uma normatização que regulamente ampla e adequadamente a atividade de transporte por aplicativo, de forma a garantir patamares mínimos de confiabilidade, segurança e qualidade;

2.4 Sistema Viário e Circulação de Pessoas em Bicicletas

2.4.1 Conectividade das ciclovias

Tema:	4 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas em Bicicletas
Título:	4.1 – Conectividade das ciclovias
Por que fazer?	A atual rede cicloviária existente no município de Vila Velha encontra-se desconexa, com a existência de trechos de ciclovias isolados no sistema viário;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Conectar as ciclovias e ciclorrotas existentes no município;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Consolidar um plano de expansão cicloviária para o município, compatibilizado o "Programa Cicloviário da RMGV", conectando as ciclovias e ciclorrotas atualmente existentes e desconexas, a fim de que o uso de bicicletas para os deslocamentos seja facilitado, evitando conflitos com veículos motorizados e pedestres;B. Considerar e analisar a viabilidade e pertinência da implantação de ciclovias / ciclofaixas em conjunto com a implantação de novos eixos viários;C. Implantar ciclovias / ciclofaixas em vias coletoras;

2.4.2 Estrutura cicloviária de apoio

Tema:	4 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas em Bicicletas
Título:	4.2 – Estrutura cicloviária de apoio
Por que fazer?	A expansão da utilização de bicicletas pelos habitantes de Vila Velha esbarra na falta de estrutura para os ciclistas guardarem a bicicleta no destino final;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Aumentar o número de bicicletários e paraciclos no município de Vila Velha, bem como o número de banheiros públicos para apoio aos ciclistas;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Exigir dos novos polos geradores de tráfego (públicos ou privados) ou para regularização dos já existentes a criação de paraciclos e bicicletários;B. Promover a implantação de bicicletários em afastamentos frontais de edificações e em calçada pública;C. Desenvolver um programa de instalação de bicicletários públicos e/ou privados com banheiros/vestiários para ciclistas integrados aos terminais de integração e em outros locais com grande movimentação de pessoas;D. Incentivo à criação de paraciclos e bicicletários nos edifícios públicos e privados;E. Incluir no arcabouço urbanístico, exigência de vagas internas de bicicletas e vestiários (para empreendimentos comerciais e industriais) para a implantação / aprovação de empreendimentos;

2.4.3 Segurança cicloviária

Tema:	4 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas em Bicletas
Título:	4.3 – Segurança cicloviária
Por que fazer?	Falta de segurança nos deslocamentos cicloviários;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Melhorar as condições de segurança nos deslocamentos cicloviários, reduzindo os conflitos com veículos e pedestres e os riscos de acidentes;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Reforçar a sinalização viária de segurança no locais / trechos com maior circulação de bicicletas;B. Promover campanhas para conscientização e respeito aos ciclistas e para os ciclistas;

2.4.4 Intermodalidade cicloviária

Tema:	4 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas em Bicletas
Título:	4.4 – Intermodalidade cicloviária
Por que fazer?	A utilização mais intensa das bicicletas está limitada a distâncias menores e não pode ser utilizada conjuntamente com os serviços públicos de transporte;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Criar condições de integração, complementariedade e intensificação de uso das bicicletas em deslocamentos de média e longa distâncias;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Estimular a integração física entre bicicletas e o transporte coletivo;B. Estimular a integração entre as bicicletas e o transporte turístico aquaviário entre Vila Velha e Vitória;C. Desenvolver uma política tarifária com descontos para incentivar a integração entre ônibus e bicicleta;

2.4.5 Bicletas compartilhadas

Tema:	4 – Sistema Viário e Circulação de Pessoas em Bicletas
Título:	4.5 – Bicletas compartilhadas
Por que fazer?	Existência de estações de bicicletas compartilhadas concentradas em poucas regiões do município e falta de integração com outros modos de transporte;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Estímulo ao uso de bicicletas compartilhadas para realização de pequenos trajetos ou para complementar as viagens em todas as regiões do município;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Expandir o programa Bike VV à outras regiões do município;B. Integrar as estações do Bike VV com as estações do Sistema Transcol;C. Desenvolver uma política tarifária com descontos para incentivar a integração entre ônibus e bicicleta compartilhada;

2.5 Sistema de Circulação de Cargas e Mercadorias

2.5.1 Vagas de carga e descarga e operações de carga e descarga de residenciais

Tema:	5 – Sistema de Circulação de Cargas e Mercadorias
Título:	5.1 – Vagas de carga e descarga e operações de carga e descarga de residenciais
Por que fazer?	Realização irregular de carga e descarga de moradores de residências e condomínios residenciais no espaço público destinado à outras atividades e existência de vagas de carga e descarga localizados em locais inadequados;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Diminuir o número de operações de carga e descarga em locais irregulares;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Definir critérios objetivos de exigência de vagas interna e/ou externa, de modo a, de acordo com a necessidade, absorver internamente ao empreendimento a demanda por vagas de carga/descarga;B. Compatibilizar o arcabouço urbanístico referente aos procedimentos de análise dos impactos viários provocados e os parâmetros de mensuração dos impactos e da efetividade das medidas de mitigação e/ou compensação para a implantação / aprovação de empreendimentos;

2.5.2 Vagas de carga e descarga e operações de carga e descarga comerciais

Tema:	5 – Sistema de Circulação de Cargas e Mercadorias
Título:	5.2 – Vagas de carga e descarga e operações de carga e descarga comerciais
Por que fazer?	Falta de espaços físicos destinados às operações de carga/descarga em estabelecimentos comerciais;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Reduzir os impactos / transtornos provocados pelas operações de carga/descarga em empreendimentos;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Definir critérios objetivos de exigência de vagas interna, de modo a, de acordo com a necessidade, absorver internamente ao empreendimento a demanda por vagas de carga/descarga;B. Condicionar e adequar a implantação de novos empreendimentos condicionada à efetiva mitigação e/ou compensação pelos impactos viários provocados pelas operações de carga/descarga;C. Compatibilizar o arcabouço urbanístico referente aos procedimentos de análise dos impactos viários provocados e os parâmetros de mensuração dos impactos e da efetividade das medidas de mitigação e/ou compensação para a implantação / aprovação de empreendimentos;

2.5.3 Excesso de veículos de carga e descarga

Tema:	5 – Sistema de Circulação de Cargas e Mercadorias
Título:	5.3 – Excesso de veículos de carga e descarga
Por que fazer?	Excesso de veículos de carga no sistema viário do município;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Diminuir o número de veículos de cargas e o impacto viário causado por estes veículos;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Incentivar a utilização de modos não motorizados para realização das entregas (last mile);B. Estimular a utilização de rotas compartilhadas entre os centros de distribuição e locais finais de entrega;C. Estimular a compatibilização dos veículos com as vias das regiões de entrega (veículos elétricos - autopropeledos / bikes) ;D. Estimular e viabilizar a utilização da entrega noturna nos estabelecimentos comerciais.

2.5.4 Informações sobre o transporte de cargas

Tema:	5 – Sistema de Circulação de Cargas e Mercadorias
Título:	5.4 – Informações sobre o transporte de cargas
Por que fazer?	Escassez de informações sobre o transporte de cargas urbanas no município de Vila Velha;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Consolidar uma rotina de coleta e armazenamento de informações sobre aspectos da logística urbana que serão úteis em futuros estudos na área;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Viabilizar o compartilhamento de informações dos agentes logísticos acerca do transporte de cargas para subsidiar os estudos em logística urbana;B. Desenvolver painel de monitoramento da mobilidade municipal, com a utilização de indicadores de desempenho, de qualidade e econômicos;

2.5.5 Planos Logísticos

Tema:	5 – Sistema de Circulação de Cargas e Mercadorias
Título:	5.5 – Planos Logísticos
Por que fazer?	Existência de inúmeros estabelecimentos comerciais que não possuem um plano de logística de entrega e/ou recebimento de mercadorias;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Melhorar as estratégias logísticas dos estabelecimentos comerciais;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Exigir para os novos empreendimentos logísticos a elaboração de um Plano de Logística para os mesmos;B. Elaborar o Plano de Logística Urbana Municipal para avaliar através de pesquisas a situação atual da logística urbana e determinar as diretrizes para melhoria da oferta, assim como mecanismos para monitorar e gerir ações e medidas para melhoria contínua da otimização dos deslocamentos de veículos de carga no município de Vila Velha.C. Desenvolver um estudo logístico específico para as operações portuárias;D. Rever regulamentação relativa à circulação de veículos de carga;

2.5.6 Implantação de Centros de Consolidação Urbanos (CCU's)

Tema:	5 – Sistema de Circulação de Cargas e Mercadorias
Título:	5.6 – Implantação de Centros de Consolidação Urbanos (CCU's)
Por que fazer?	Baixa ocupação de carga e grande número de operações de carga e descarga realizadas diariamente;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Implantar centros de distribuição próximos às áreas comerciais para concentrar as cargas e realizar o cross-docking a fim a finalidade de aumentar a ocupação dos veículos que realizam as entregas ao consolidar as cargas de diferentes fornecedores para o m
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Analisar e desenvolver, em conjunto com os agentes da cadeia logística, estratégias e diretrizes para a implantar os centros de Consolidação Urbanos (CCU's);B. Estimular a formação de novos centros de distribuição/terminais logísticos nas regiões do município, considerando os núcleos de desenvolvimento econômico delineados pelo Plano Diretor Municipal (PDM 2018);C. Identificar e mapear atividades e/ou localidades prioritárias para a implantação de centros de distribuição (cross-docking).

2.5.7 Veículos de Carga não motorizados - “Catadores e Carroceiros”

Tema:	5 – Sistema de Circulação de Cargas e Mercadorias
Título:	5.7 – Veículos de Carga não motorizados - “Catadores e Carroceiros”
Por que fazer?	Inexistência de regulamentação do transporte de carga por veículos não motorizados;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Regularizar, adequadamente, a atividade de transporte de carga por veículos de transporte não motorizada, visando aspectos sanitários, de segurança e ética;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">A. Regularizar a atividade de transporte de carga por veículos não motorizados município de Vila Velha;B. Coibir a apropriação do espaço público para a realização da atividade de transporte de carga por veículos não motorizados;C. Coibir o desrespeito do Código Posturas e ao Código de Trânsito Brasileiro por parte dos catadores e carroceiros;

2.6 Gestão Institucional

2.6.1 Integração das ações de mobilidade urbana

Tema:	6 – Gestão Institucional
Título:	6.1 – Integração das ações de mobilidade urbana
Por que fazer?	Ausência de uma equipe específica direcionada à assuntos correlatos à mobilidade urbana e de articulação entre as secretarias de Desenvolvimento Urbano (SEMDU) e de Defesa Social e Trânsito (SEMDEST);
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">Integrar a SEMDU (planejamento territorial) com a SEMDEST (tático e operacional) no que diz respeito à mobilidade urbana (trânsito, circulação e transporte), de forma a realizar em conjunto a aplicação das ações das diretrizes do Plano de Mobilidade e Ace
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">Criar e manter grupo técnico especializado para tratar de assuntos de mobilidade urbana na SEMDU e na SEMDEST que sejam responsáveis pelo planejamento de transportes e de mobilidade em conjunto ao planejamento urbano do município e fiscalização urbanística;Criar um Fundo Municipal de Mobilidade Urbana com a finalidade de promover os suportes técnico e financeiro necessários às políticas de melhoria da mobilidade urbana, focadas nos aspectos de segurança, acessibilidade universal, democrática, inclusiva e sustentável;

2.6.2 Sistema de Mobilidade Não Motorizada

Tema:	6 – Gestão Institucional
Título:	6.2 – Sistema de Mobilidade Não Motorizada
Por que fazer?	Existência de problemas de infraestrutura nos sistemas circulação de pessoas a pé e em bicicletas;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">Implementar na SEMDU (planejamento estratégico e fiscalização) e na SEMDEST (gestão, monitoramento e manutenção) uma política para melhoria destes sistemas de circulação;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">Estruturar um programa de fiscalização do sistema de mobilidade não motorizada na SEMDU, que realize a fiscalização e notificação de situações irregulares / indevidas relativas às calçadas e ciclovias;Estruturar de um setor de gestão, monitoramento e manutenção das calçadas públicas e ciclovias na SEMDEST;Integrar as ações e intervenções relativas às estruturas cicloviárias;

2.6.3 Comitê Gestor do Plano de Mobilidade e Acessibilidade de Vila Velha

Tema:	6 – Gestão Institucional
Título:	6.3 – Comitê Gestor do Plano de Mobilidade e Acessibilidade de Vila Velha
Por que fazer?	Falta de articulação entre representantes da população e do poder público municipal e estadual;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">Implementar uma política de gestão, implantação e monitoramento de desempenho das ações referentes as suas diretrizes propostas do Plano de Mobilidade e Acessibilidade de Vila Velha;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">Criar e estruturar um Comitê Gestor do Plano de Mobilidade e Acessibilidade de Vila Velha com a presença de representantes da população e do poder público municipal (SEMDU e SEMDEST) e estadual (SETOP-ES);Desenvolver painel de monitoramento da mobilidade municipal, com a utilização de indicadores de desempenho, de qualidade e econômicos;

2.6.4 Acidentes de Trânsito

Tema:	6 – Gestão Institucional
Título:	6.4 – Acidentes de Trânsito
Por que fazer?	Grande número de acidentes de trânsito sem que exista ações multisetoriais e suprainstitucionais específicas de combate e redução da quantidade e severidade dos acidentes de trânsito;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">Zerar o número de mortos em acidentes de trânsito ocorridos em Vila Velha, conforme estabelecido na Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020), proclamado pelas Nações Unidas;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">Reduzir a quantidade e severidade dos acidentes de trânsito ocorridos em Vila Velha;Estruturar ação multisetorial e suprainstitucional específica de redução da quantidade e severidade dos acidentes de trânsito;

2.6.5 Educação para o Trânsito

Tema:	6 – Gestão Institucional
Título:	6.5 – Educação para o Trânsito
Por que fazer?	Grande número de acidentes (com e sem vítimas) e infrações no trânsito que poderiam ser mitigadas com ações educacionais;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">Reduzir o número de acidentes (com e sem vítimas) e infrações no trânsito;
Diretrizes:	<ol style="list-style-type: none">Conscientizar a população acerca dos perigos inerentes ao deslocamento em vias públicas e demonstrar maneiras de mitigá-losDesenvolver campanhas educativas para conscientização de motoristas e pedestres acerca da segurança viária;Reduzir a incidência de acidentes nos locais de maior ocorrência;

2.6.6 Fiscalização da Mobilidade

Tema:	6 – Gestão Institucional
Título:	6.6 – Fiscalização da Mobilidade
Por que fazer?	Existência de lacunas na fiscalização do trânsito e da mobilidade;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Melhorar a fiscalização do trânsito no município de Vila Velha;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Ampliar as ações de fiscalização da mobilidade otimizando os recursos físicos, humanos e financeiros disponíveis;B. Redefinir estratégias de fiscalização de trânsito por parte da Guarda Municipal;C. Viabilizar a criação de um instrumento técnico-jurídico de cooperação entre o poder público municipal e demais responsáveis pela jurisdição de vias que atravessam o município para o planejamento, gestão e fiscalização do trânsito circulante;

2.6.7 Sustentabilidade Ambiental

Tema:	6 – Gestão Institucional
Título:	6.7 – Sustentabilidade Ambiental
Por que fazer?	Inexistência de políticas para diminuição da emissão de gases poluentes decorrentes dos veículos que trafegam no município;
Desafios à vencer:	<ul style="list-style-type: none">• Diminuir a emissão de gases poluentes no município de Vila Velha;
Diretrizes:	<ul style="list-style-type: none">A. Criar um plano para diminuição da emissão de gases poluentes;B. Aumentar a participação de veículos movidos a energia elétrica na frota de veículos do transporte público;