

plan



manaus



PREFEITURA DE
MANAUS
SEMPRE AO SEU LADO



Definição

O **PlanMob – Manaus** é um instrumento da política de desenvolvimento urbano que contém diretrizes, programas, ações e projetos voltados a garantir acesso amplo e democrático às oportunidades que Manaus disponibiliza, por meio do planejamento da infraestrutura de mobilidade urbana, dos meios de transporte e seus serviços, provendo condições adequadas à mobilidade da população e da logística de distribuição de bens e serviços

PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

30 eventos

1082 participantes

251 sugestões obtidas



Tipo	Reuniões	Participantes	Sugestões
Vivências Técnicas	13	62	52
Vivências Setoriais	8	320	64
Audiências Públicas	6	354	85
Audiências Academia	2	193	37
Audiência Ciclistas	1	153	13



Leituras Institucionais

Em novembro de 2014, foram realizadas uma dezena de reuniões com os órgãos municipais diretamente envolvidos com a elaboração do PlanMob – Manaus, com a participação de gerentes e técnicos de cada unidade

SMTU, MANAUSTRANS, SEMINF, SEMMAS e IMPLURB

Leituras Sociais

Em novembro de 2014 e janeiro de 2015, foram realizadas cerca de duas dezenas de reuniões com os organismos da sociedade organizada, com relação presumida com o temário do PlanMob – Manaus

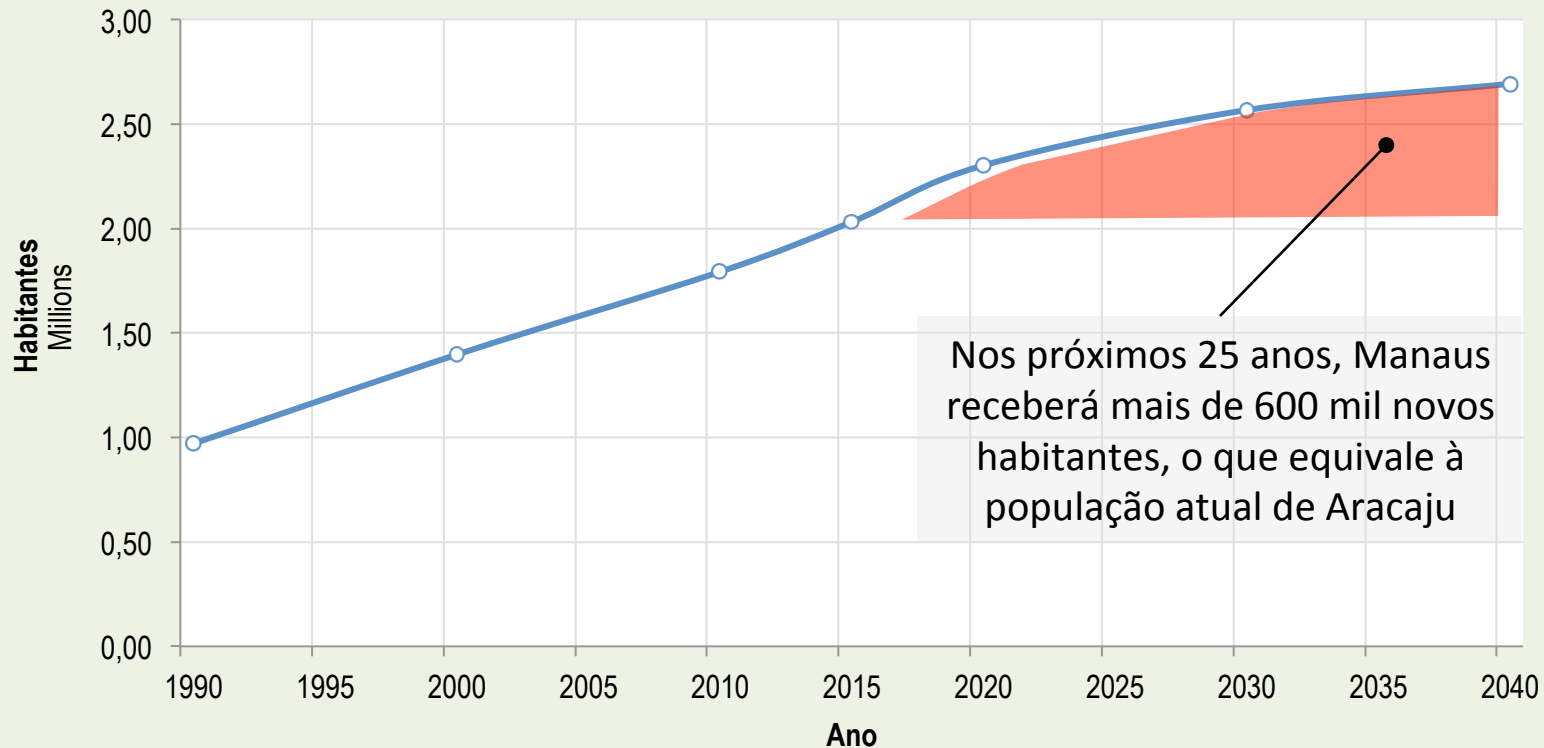
ACA, ADUA, CDL, SINETRAN, SEST-SENAT, SUFRAMA, ARQUITETOS, CREA, UFAM, FIEAM, TAXISTAS, CICLISTAS



PRINCIPAIS PROBLEMAS

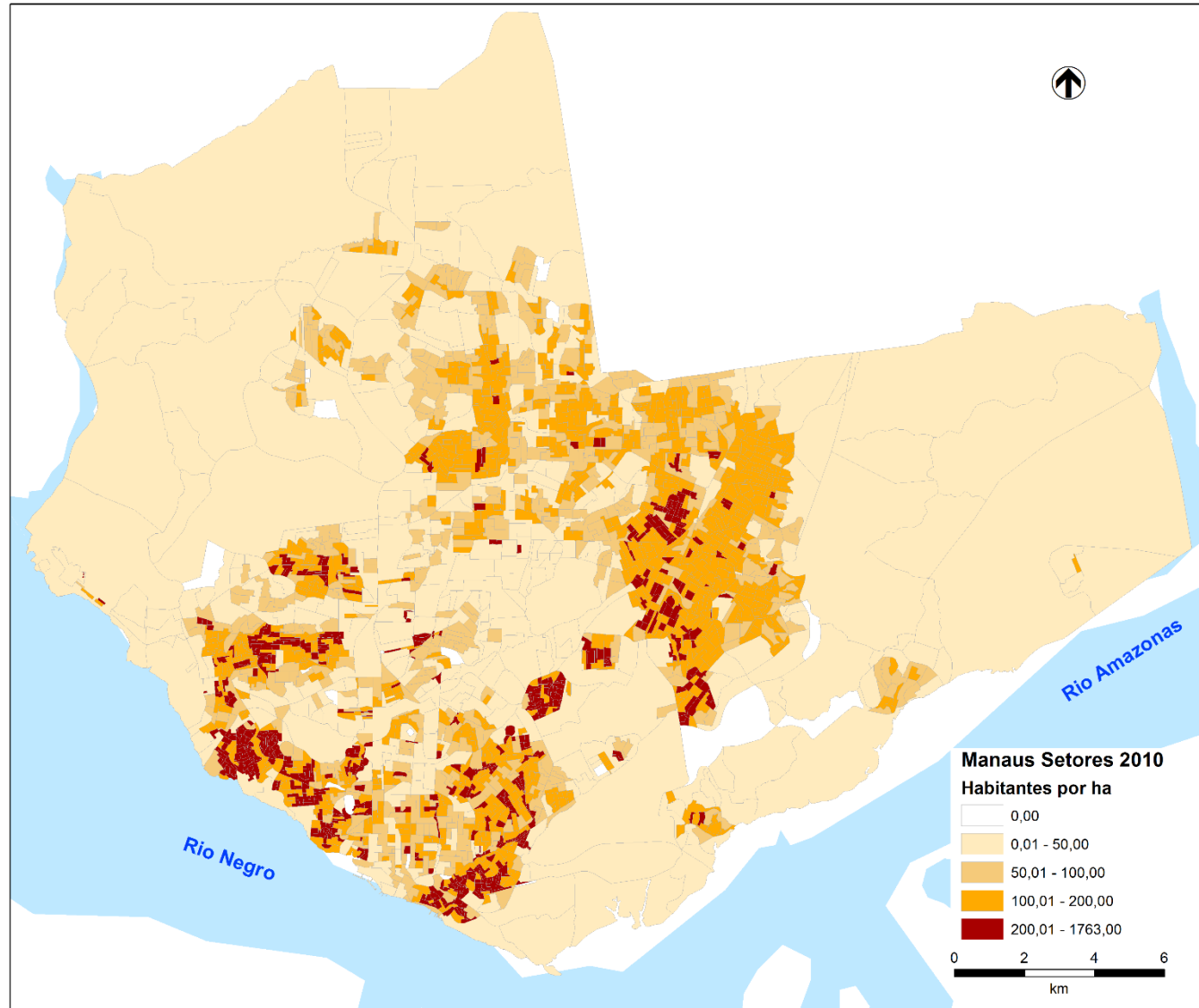


Crescimento demográfico, expansão periférica e elevação da frota de automóveis gerarão novas e crescentes demandas de circulação, com maior amplitude na cidade, agravando os problemas atuais.



Expansão Periférica

A tendência do crescimento populacional periférico, em especial no vetor Norte levará à viagens mais longas, com sobrecarga dos corredores viários radiais disponíveis.





A rede do serviço de transporte coletivo ficou estagnada: no passado foram lançadas as bases para uma rede integrada e com corredores exclusivos, porém as implantações foram limitadas aos terminais T3, T4 e T5.

Hoje, **os terminais possuem uma capacidade limitada**, que fez com que muitos bairros mantivessem linhas comuns concorrendo com linhas troncais. O resultado é que nos corredores convivem dois tipos de serviços, com prejuízos ao próprio entendimento da rede.

A ausência de investimentos em infraestrutura, como é o caso dos terminais no Vetor Norte, **levaram a perda de racionalidade e de imagem de um serviço em rede.**

Não obstante, **há um grande potencial para esta racionalização ser viabilizada em prazos rápidos**, mediante investimentos nos terminais, estações de conexão e integração eletrônica.



Por que Manaus Necessita de um Plano de Mobilidade Urbana

- Promover alterações significativas no padrão de circulação de pessoas e bens
- Garantir uma mobilidade com acessibilidade plena à cidade de toda a população
- Reduzir deseconomias urbanas geradas pelo modelo de circulação atual, reduzindo o excesso de consumo de tempo das pessoas e dos espaços viários.
- Favorecer o desenvolvimento urbano
- Fomentar discussões para uma nova visão de cidade
- Cumprir a Lei Federal 12.587 (Lei da Mobilidade Urbana) e o Estatuto das Cidades



Objetivos

- Favorecer os deslocamentos motorizados de média e grande distância por meio do serviço de transporte público coletivo, priorizando-o nos planos e projetos.
- Priorizar a circulação dos ônibus do transporte público coletivo urbano no uso do sistema viário;
- Valorizar a bicicleta nos deslocamentos de curta e média distância, como meio de transporte complementar e lúdico;
- Reconhecer e favorecer os deslocamentos a pé;
- Estabelecer uma melhor articulação viária do território, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais e para reduzir tempos de circulação;
- Promover a coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;
- Propiciar mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;
- Reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana;
- Fortalecer a gestão pública.



Eixos Estratégicos

1. Adequação da infraestrutura para os modos não motorizados – circulação de pessoas a pé ou por bicicletas – considerando-os tão importantes como os modos motorizados





Eixos Estratégicos

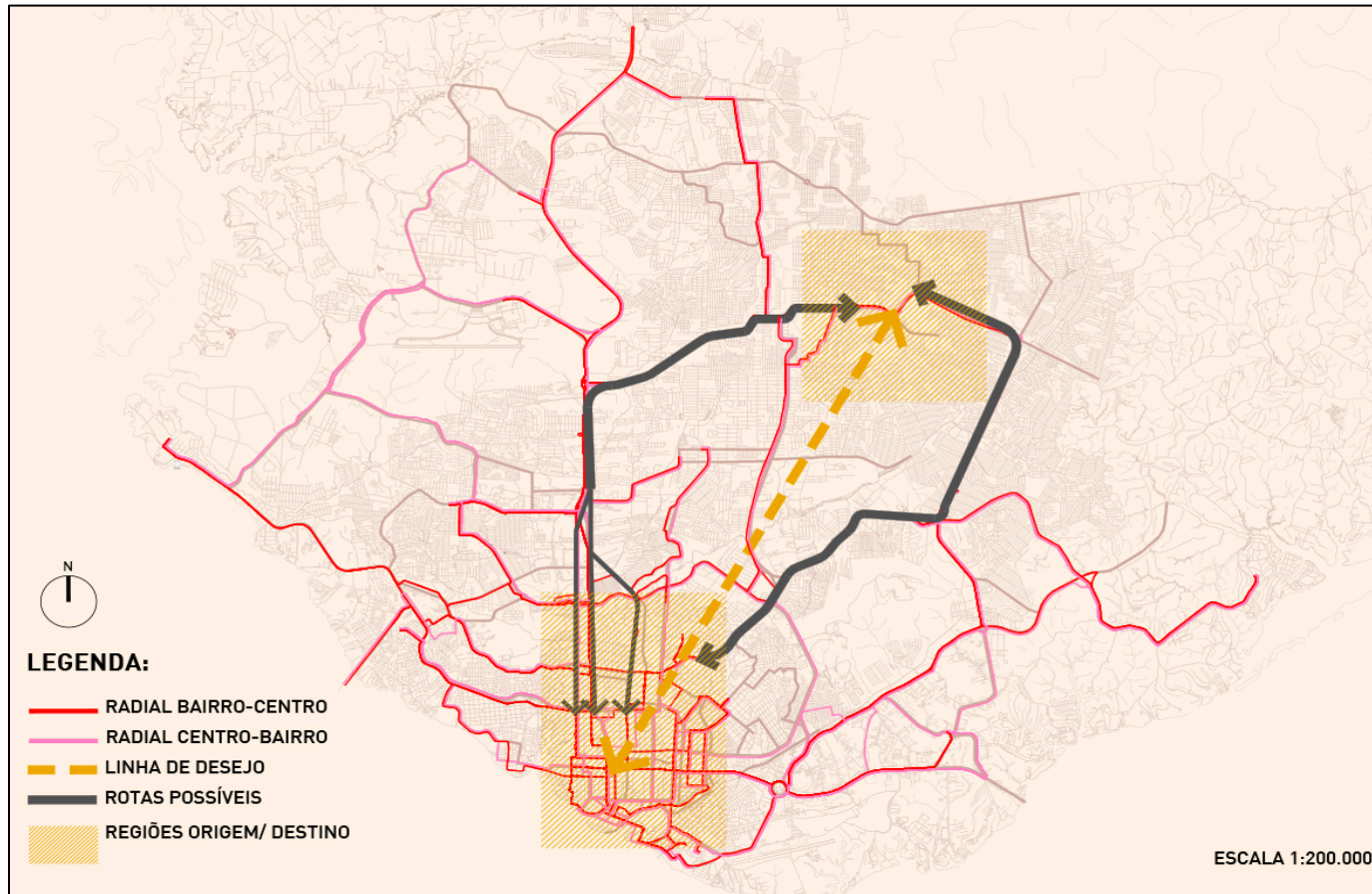
2. Promoção do transporte coletivo como forma preferencial dos deslocamentos motorizados





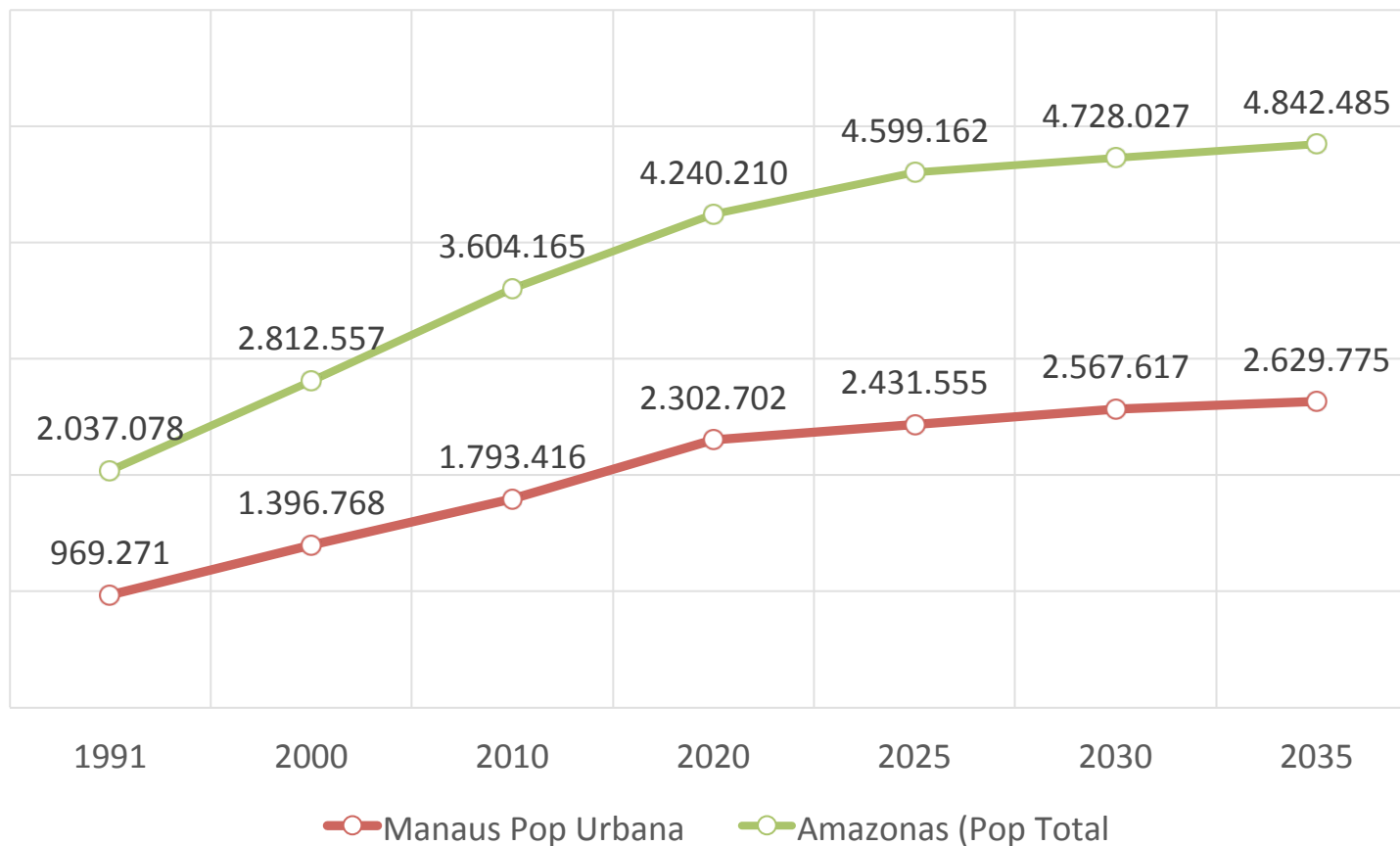
Eixos Estratégicos

3. Ampliação e articulação do sistema viário: distribuidor de fluxos motorizados e elemento fundamental para o fortalecimento das centralidades urbanas

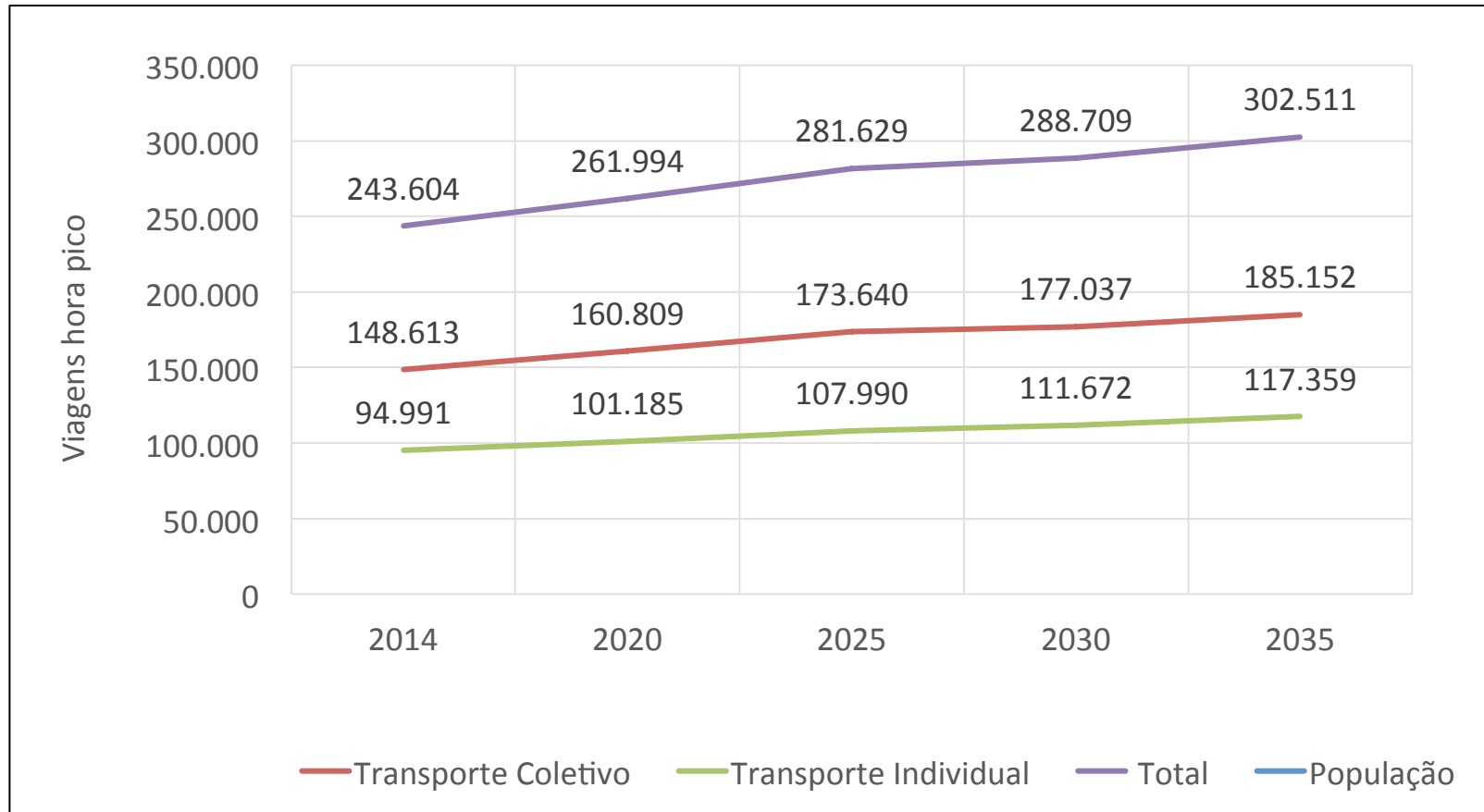


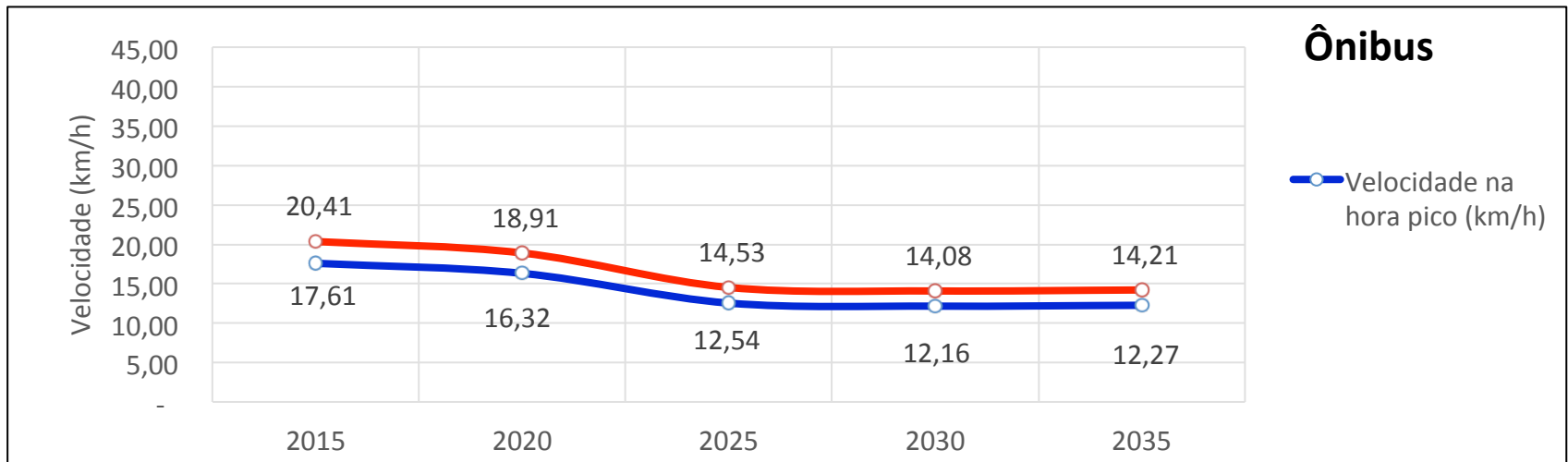
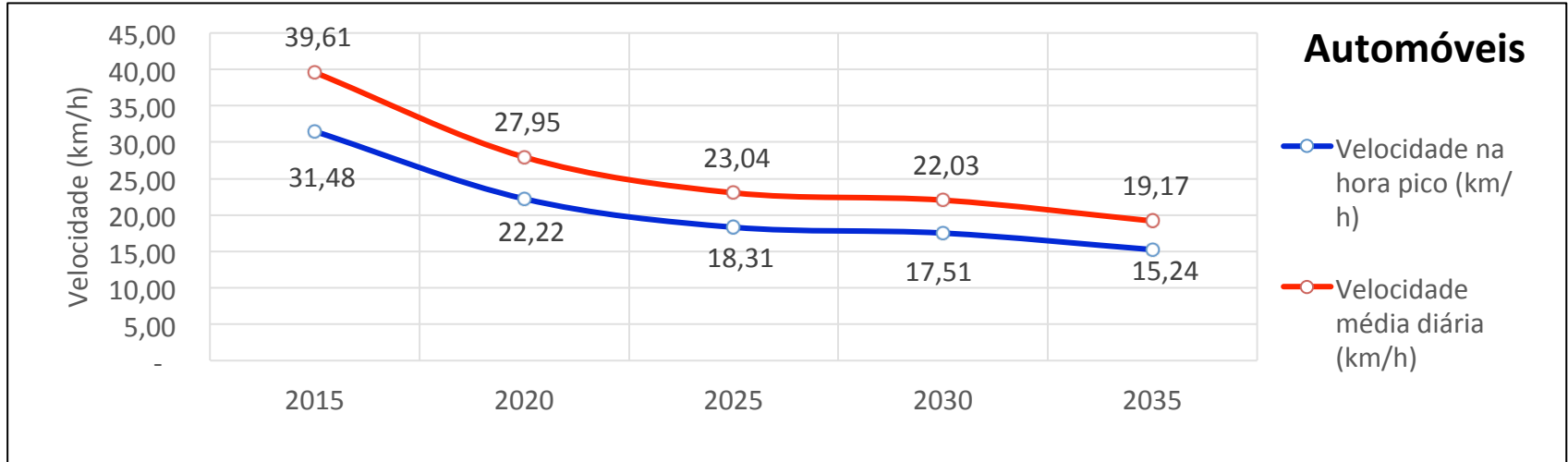


PROJEÇÃO DA POPULAÇÃO



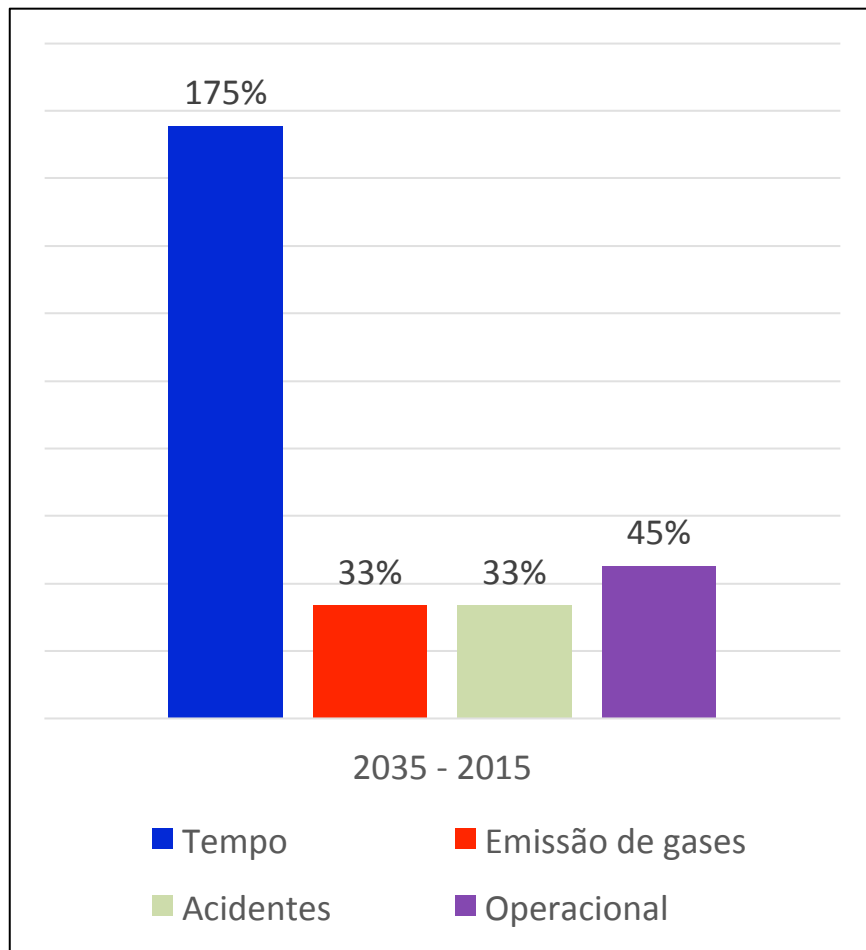
PROJEÇÕES DE VIAGENS NA HORA PICO



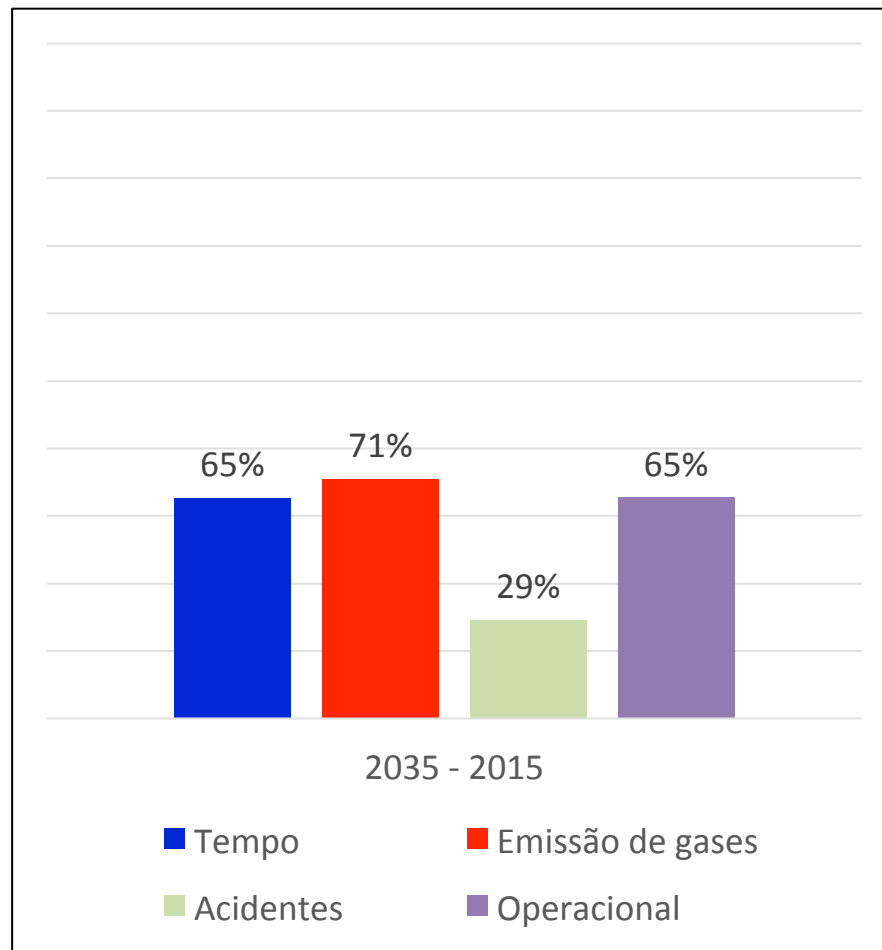




Transporte Individual

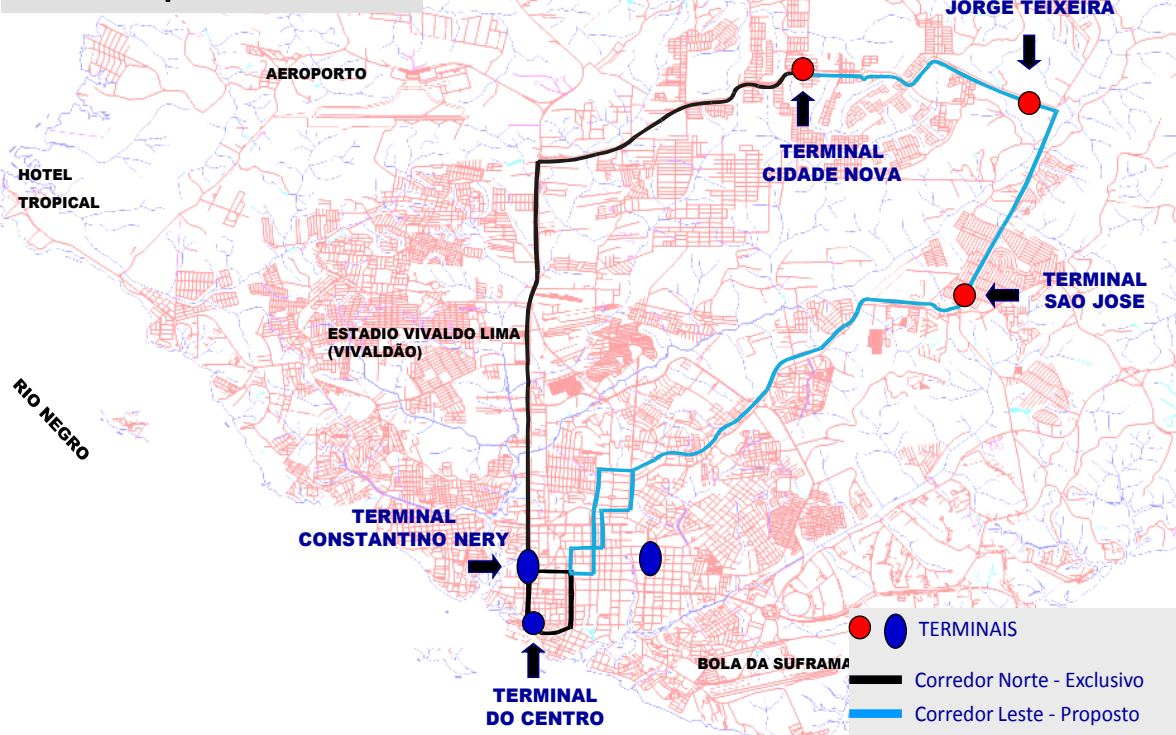


Transporte Coletivo



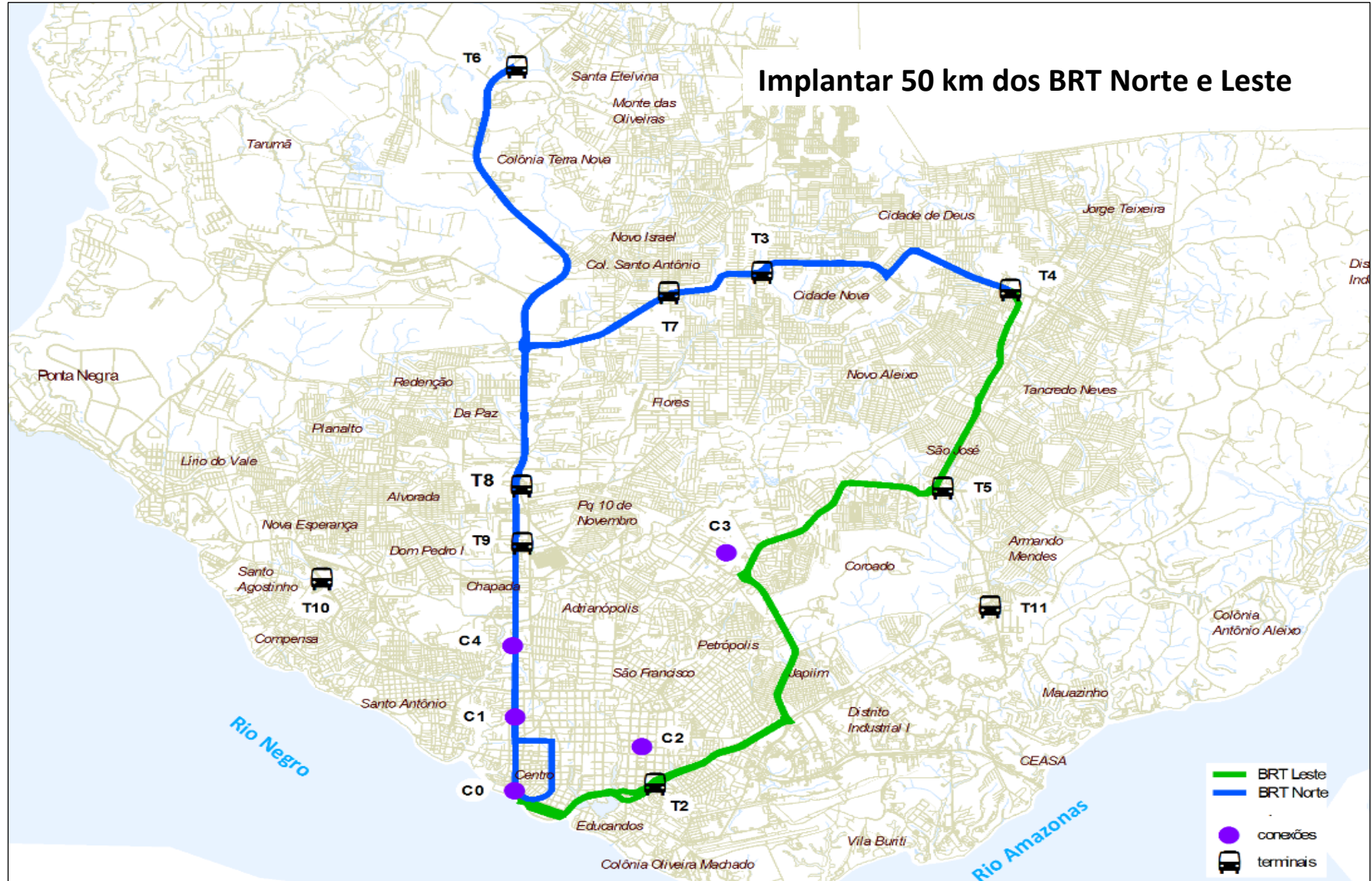
Estruturação da Rede de Transporte Coletivo.

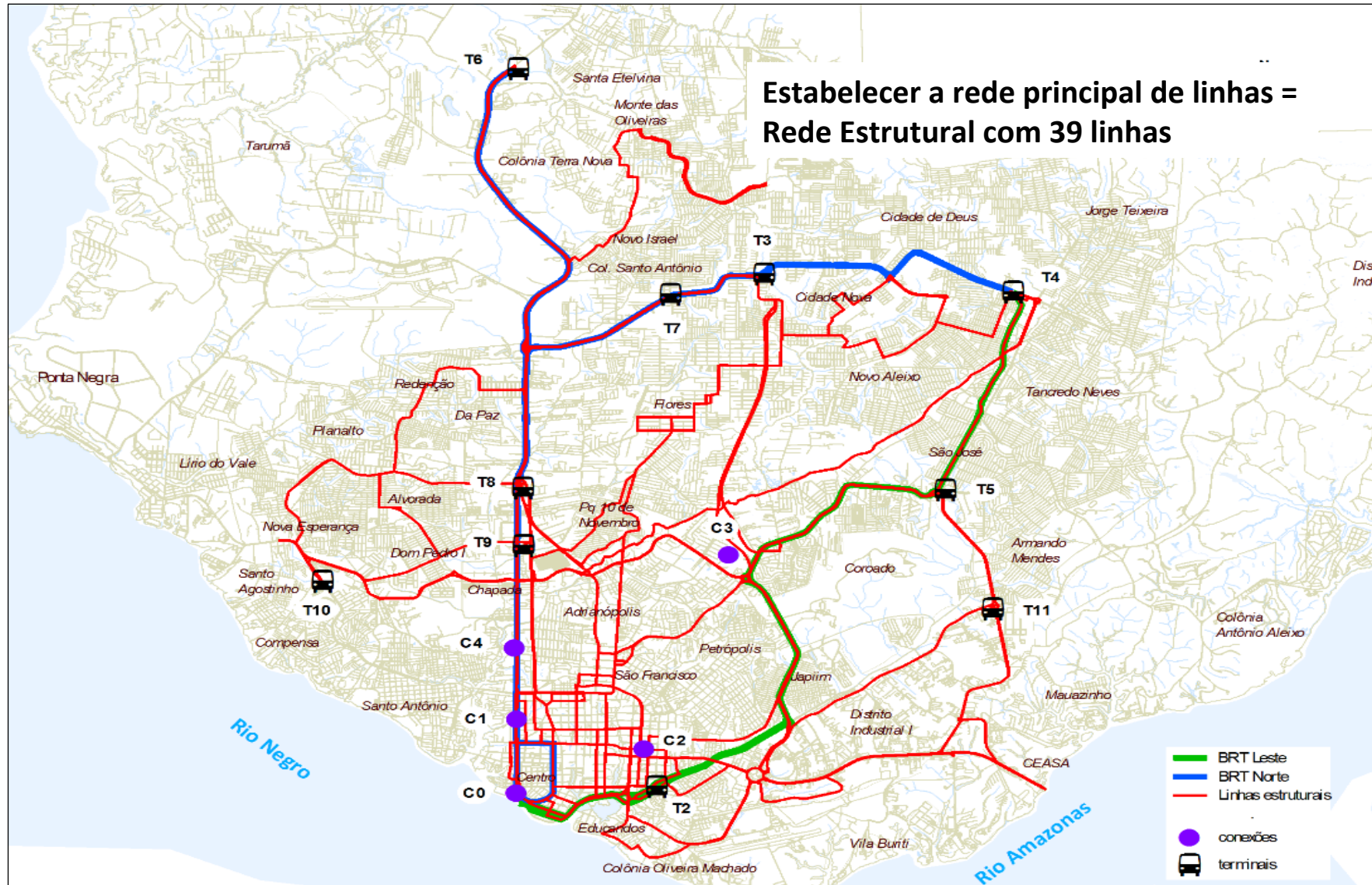
Rede Proposta em 2.002

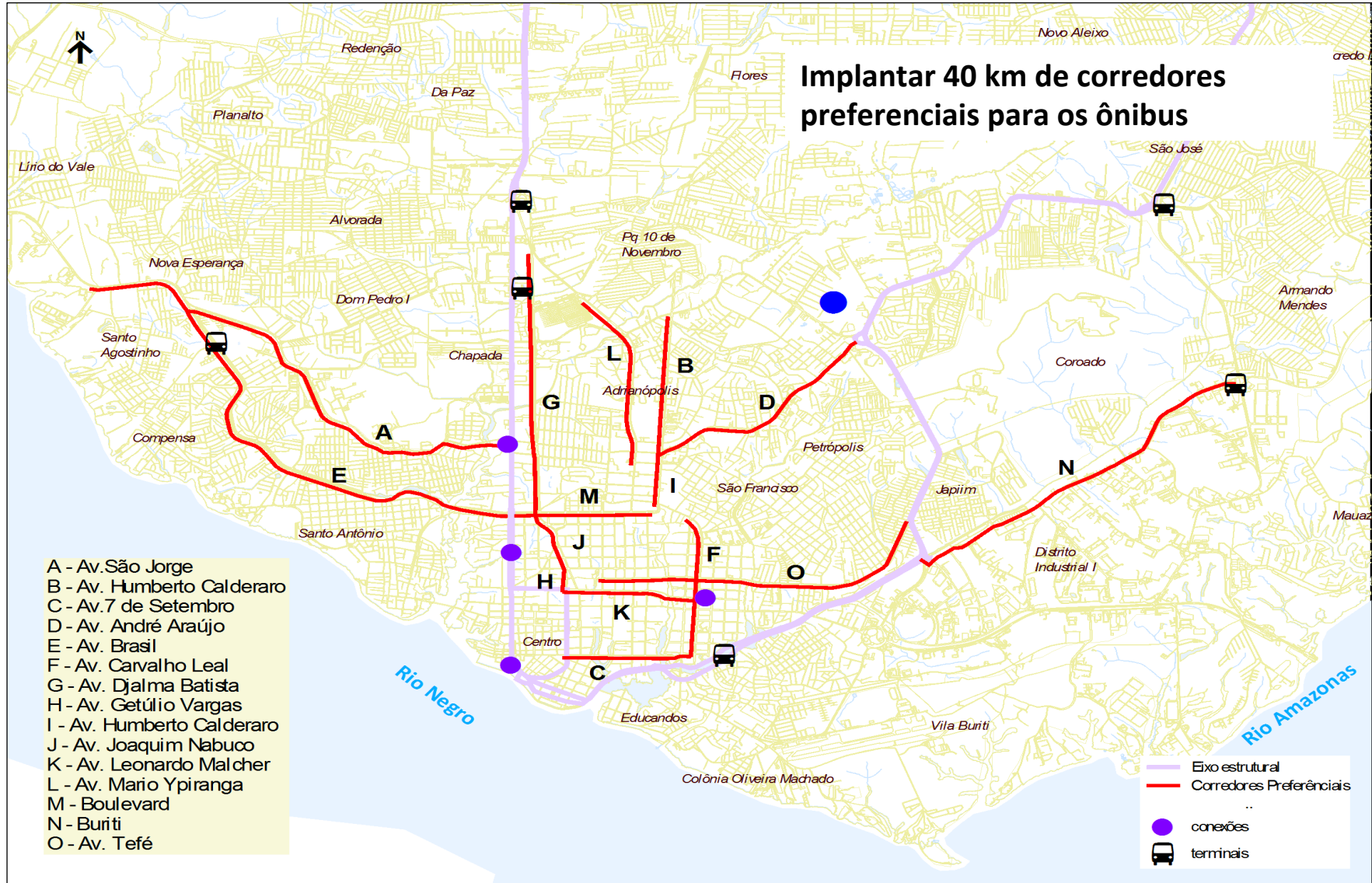


- Rede tronco-alimentadora parcialmente implantada
- Apenas três terminais de integração na região Norte-Leste
- Apenas um corredor à esquerda implantado (recente segregação)
- A população não dá maior relevância à integração e ao corredor pela remanescência de inúmeras linhas radiais à direita
- Grande superposição de linhas, especialmente nas vias centrais
- Baixa velocidade operacional
- Deterioração dos terminais de integração próximos ao Centro





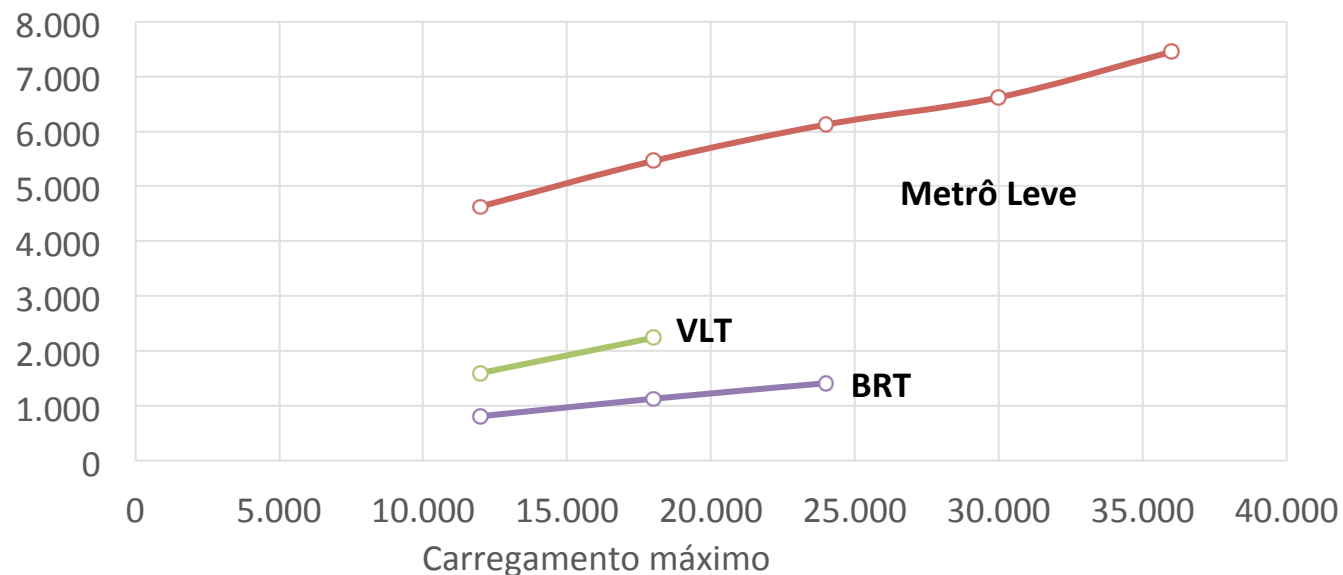






Tecnologia	Investimento por km (R\$ Milhões)	Proporção	Tecnologia	Custeio anual (R\$ Milhões)	Proporção
Metrô Leve	407	14,8	Metrô Leve	93,3	2,03
VLT	99	3,6	VLT	66,7	1,45
BRT	27	1	BRT	45,9	1

VPL Investimentos e Custeio (30 anos) em Milhões de Reais





PROGRAMAS TRANSPORTE COLETIVO

Programa 1.1 – Reestruturação da rede de transporte coletivo

Programa 1.2 – Implantação dos corredores BRT

Programa 1.3 – Implantação dos corredores preferenciais

Programa 1.4 – Reforma e ampliação dos terminais de integração

Programa 1.5 – Construção de novos terminais de integração

Programa 1.6 – Tratamento nos pontos de embarque e desembarque

Programa 1.7 – Reconfiguração dos serviços Executivo e Alternativo

Programa 1.8 – Aprimoramento da bilhetagem eletrônica

Programa 1.9 – Aprimoramento do controle operacional e segurança

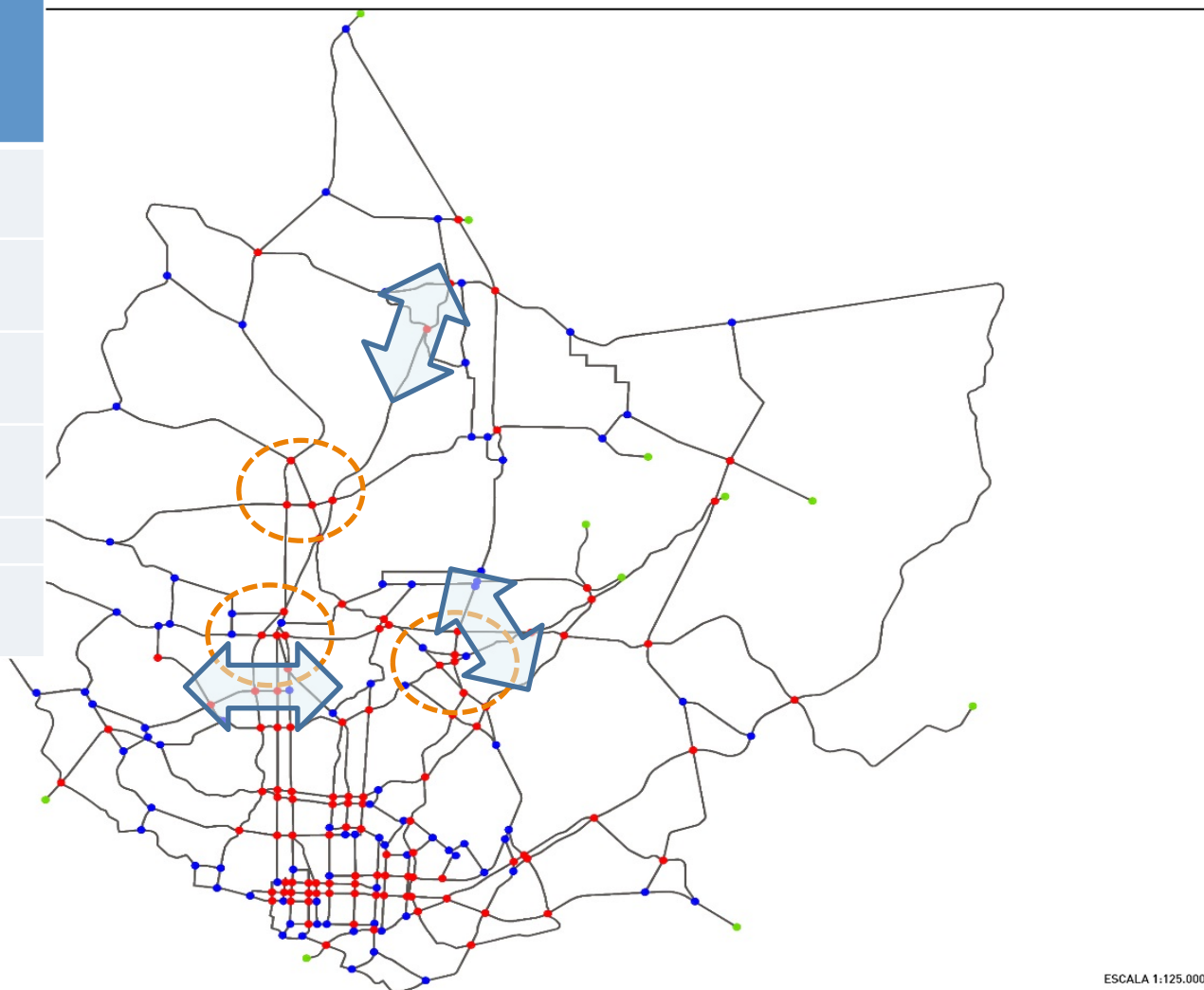
Programa 1.10 – Implantação de novas tecnologias de transporte



EIXO	Vias Novas (m)	Inversão de tráfego (m)	Proposta do Estado (m)	Túnel (m)	Ampliação (m)	Total de Intervenções (m)	Existente (m)	Extensão Total por Eixo (m)
Norte-sul	350	620		341		1.311	27.364	28.675
Leste-Oeste	3.584		19.842			23.426	466	23.891
Leste-Oeste Paralelo	0		6.448			6.448	12.350	18.799
Diagonal Noroeste - Sudeste	9.491					9.491	7.355	16.846
Diagonal Sudoeste - Nordeste	9813					9.813	10.258	20.071
Segunda Norte- Sul	10.130		5.602			15.732		15.732
Terceira Norte-Sul	2.864		14.766			17.629	7.472	25.101
Arco Central	2.988	322		321	3.624	7.255	10.134	17.389

AMPLIAÇÃO DA CONECTIVIDADE

Índices Espaciais	Malha Atual	Malha Proposta
Conexões	147	201
Cruzamentos	60	110
Entroncamento	87	91
Vértices	159	213
Arestas	254	361
Polígonos	96	149





PROGRAMAS SISTEMA VIÁRIO

Programa – Ampliação e reconfiguração da malha viária estrutural – 133 km de vias

Programa – Programa de articulação do sistema viário local

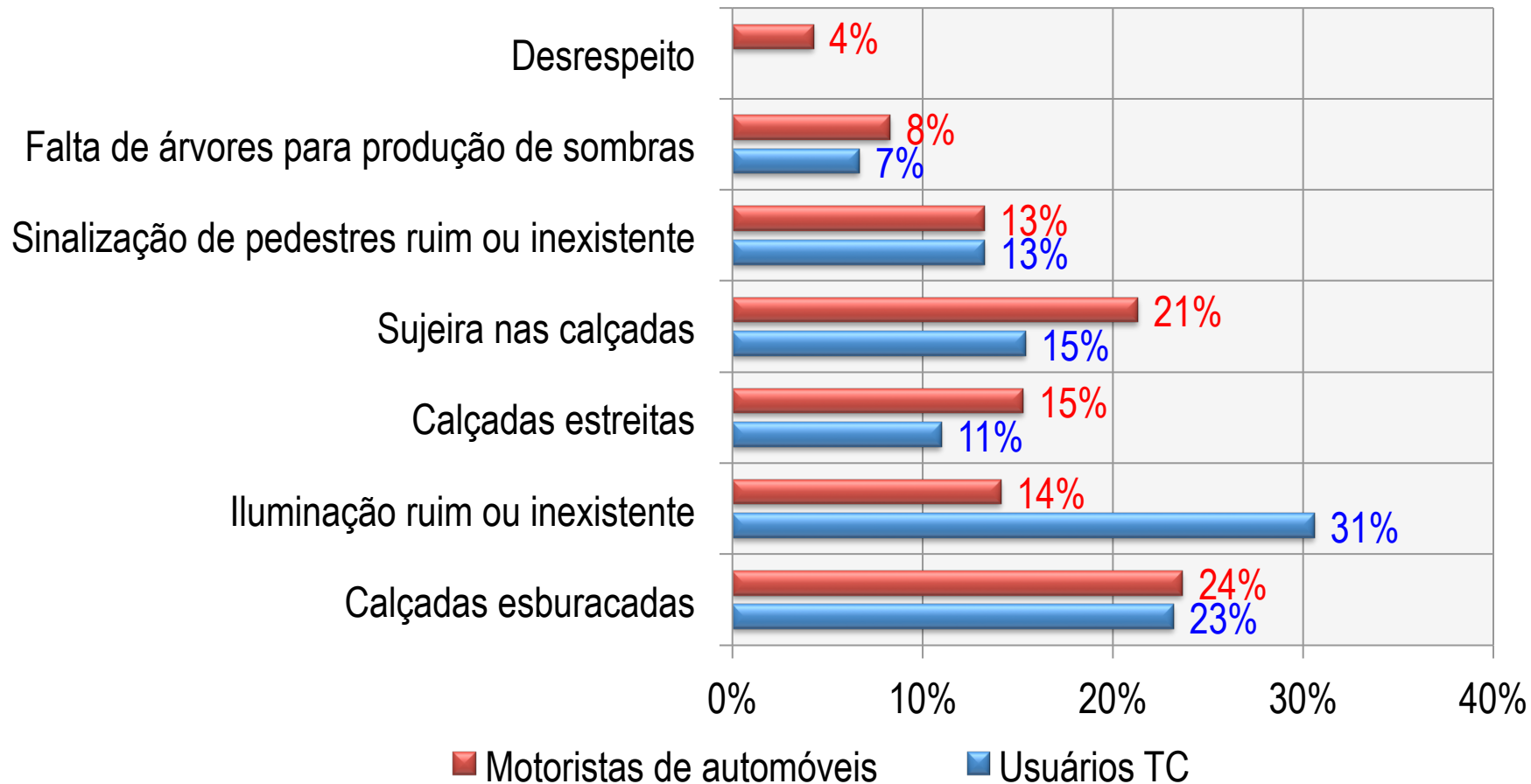
Desenvolver os diagnósticos específicos para cada setor da cidade quanto a obras de menor porte para melhoria da continuidade de vias, articulação do território e superação de barreiras, no contexto dos planos locais de mobilidade



Pavimentação precária; ausência de guia; grandes invasões; obstrução do passeio, prejudicando a segurança dos pedestres.



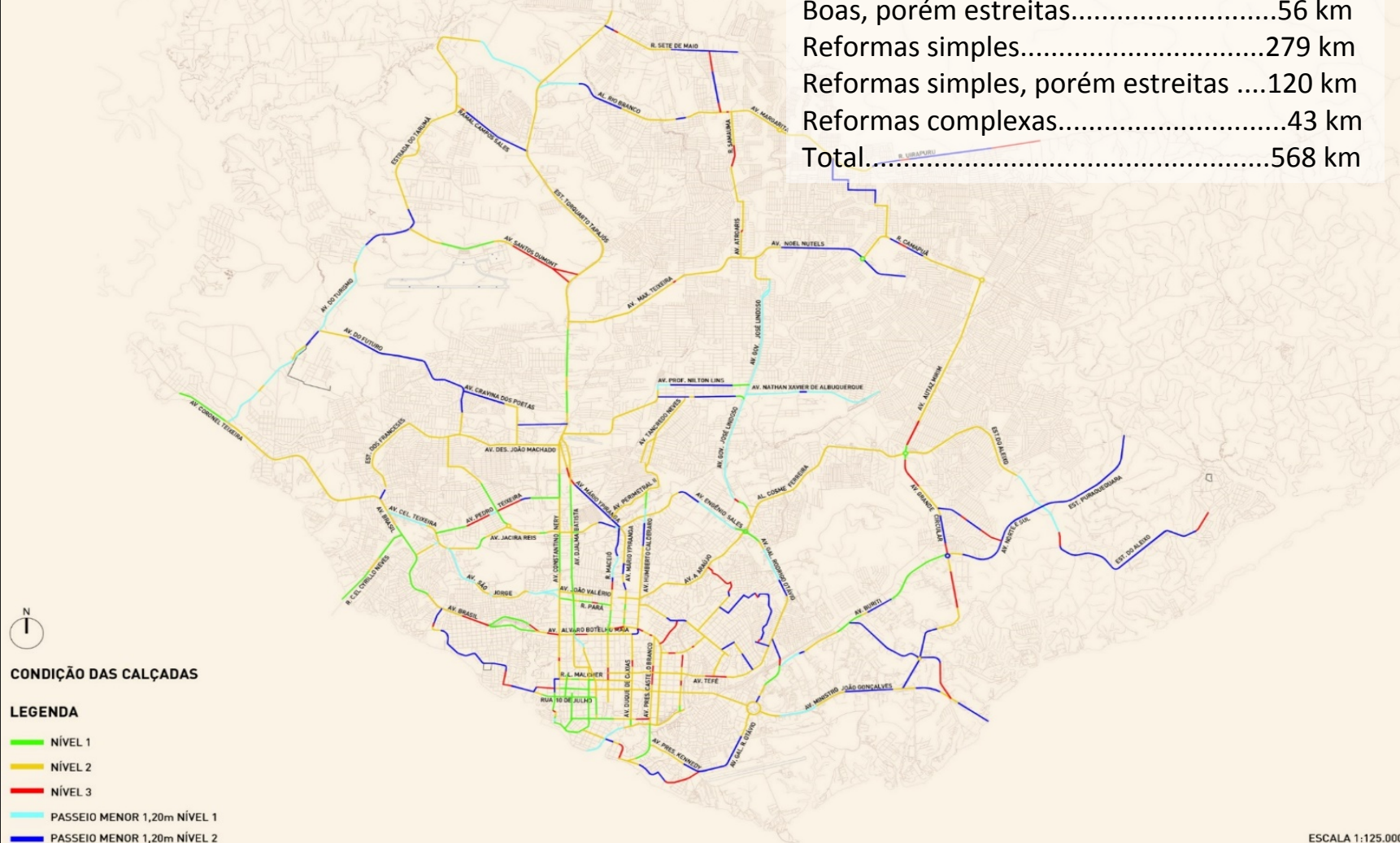
Calçada totalmente obstruída. O reestabelecimento das condições passeio implica negociação com o proprietário.





SITUAÇÃO DAS CALÇADA NO VIÁRIO PRINCIPAL

Boas.....	70 km
Boas, porém estreitas.....	56 km
Reformas simples.....	279 km
Reformas simples, porém estreitas	120 km
Reformas complexas.....	43 km
Total.....	568 km



ESCALA 1:125.000



PROGRAMAS CALÇADAS

Programa – Desenvolvimento do Plano de Alinhamento de Passeio

Programa – Programa de construção e recuperação de calçadas – ações prio-ritárias

- Recuperar ou reconstruir as calçadas dos corredores BRT e preferen-ciais de acordo com um projeto de padronização de intervenções.
- Recuperar ou reconstruir as calçadas nas áreas de entorno dos termi-nais de integração
- Recuperar ou reconstruir as calçadas nos pontos de conexão do trans-porte coletivo
- Implantar o Circuito do Caminhar Turístico

Programa – Programa de construção e recuperação de calçadas – ações de longo curso

- Desenvolver os diagnósticos específicos para cada setor da cidade quanto ao estado das calçadas no contexto dos planos locais de mobi-lidade

Programa – Programa de ambientação urbana

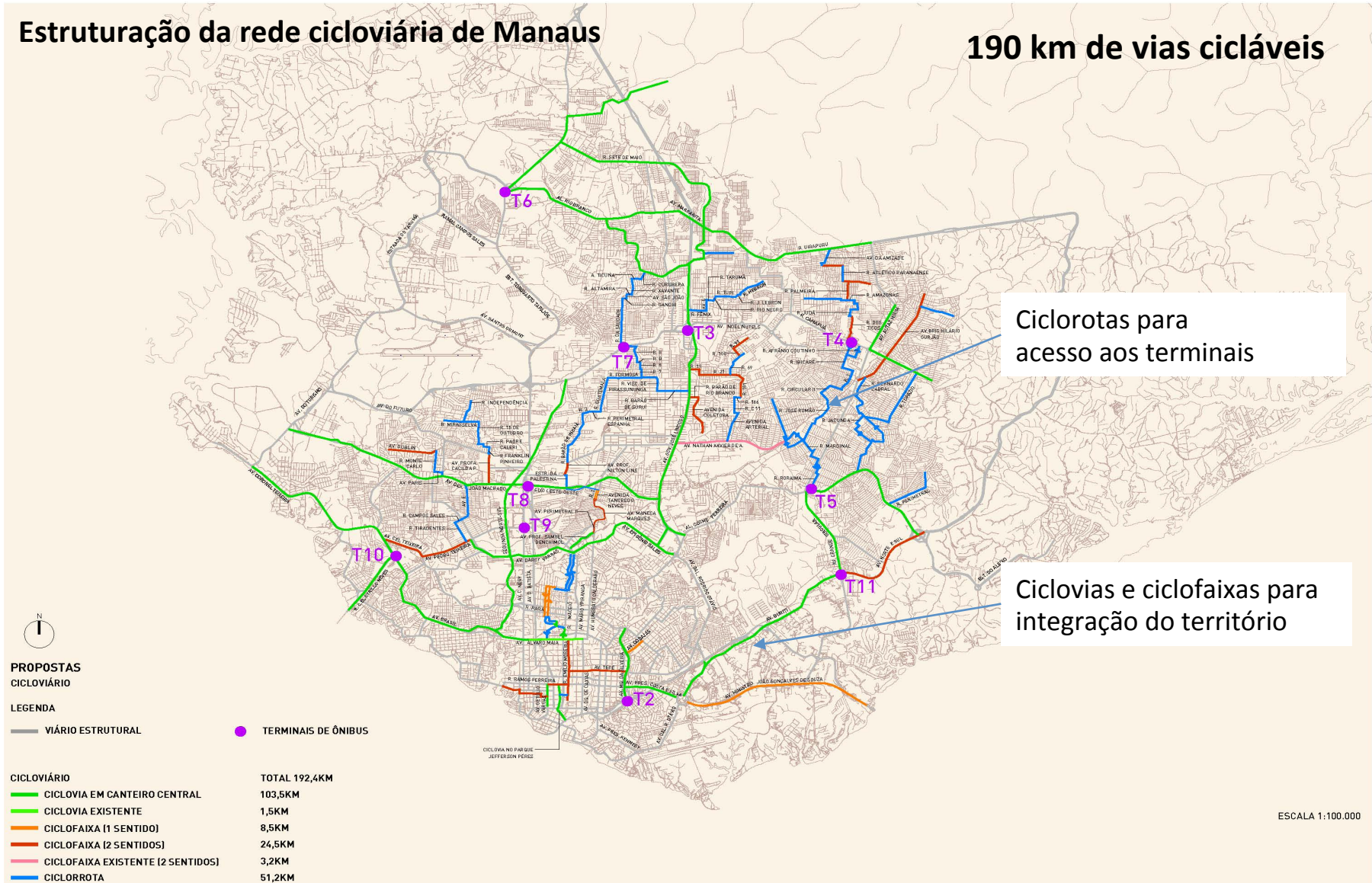
- Arborizar e iluminar as calçadas dos corredores BRT e preferenciais
- Arborizar e iluminar as calçadas do sistema viário principal
- Iluminar as calçadas e logradouros públicos centrais

Estruturação da rede cicloviária de Manaus

190 km de vias cicláveis

Ciclorotas para
acesso aos terminais

Ciclovias e ciclofaixas para
integração do território





PROGRAMAS CICLOVIÁRIO

Programa – Estruturação da rede cicloviária

Programa – Implantação de bicicletários e paraciclos

Programa – Implantação do serviço de bicicletas públicas

Programa – Realização de campanhas junto à população e cursos



PROGRAMAS DE MELHORIA NO TRÂNSITO E REDUÇÃO DE ACIDENTES

Programa – Programa de estacionamentos públicos rotativos

Programa – Melhoria do controle semafórico

Programa – Programa de moderação do trânsito

Programa – Programa de redução de acidentes

PROGRAMAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS

Programa – Tratamento do transporte de cargas

- *Reestruturação, mediante estudos específicos, das rotas e horários de circulação de carga na cidade*
- *Reestruturar as rotas e horários da distribuição de mercadorias na Área Central*
- *Regulamentar a passagem e distribuição de cargas perigosas*



PROGRAMAS DE REESTRUTURAÇÃO DA GESTÃO DA MOBILIDADE

Programa – Aperfeiçoamento da gestão da mobilidade

- *Fortalecimento institucional da SMTU e da Manaustrans*
- *Desenvolver os Planos Locais de Mobilidade*
- *Atualizar o Plano de Mobilidade a cada período de 5 anos*
- *Realizar pesquisa de origem e destino a cada período de 10 anos*

PROGRAMAS DE ACOMPANHAMENTO E CONTROLE DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

Programa – Organismos para discussão e ação integrada do tema de mobilidade urbana

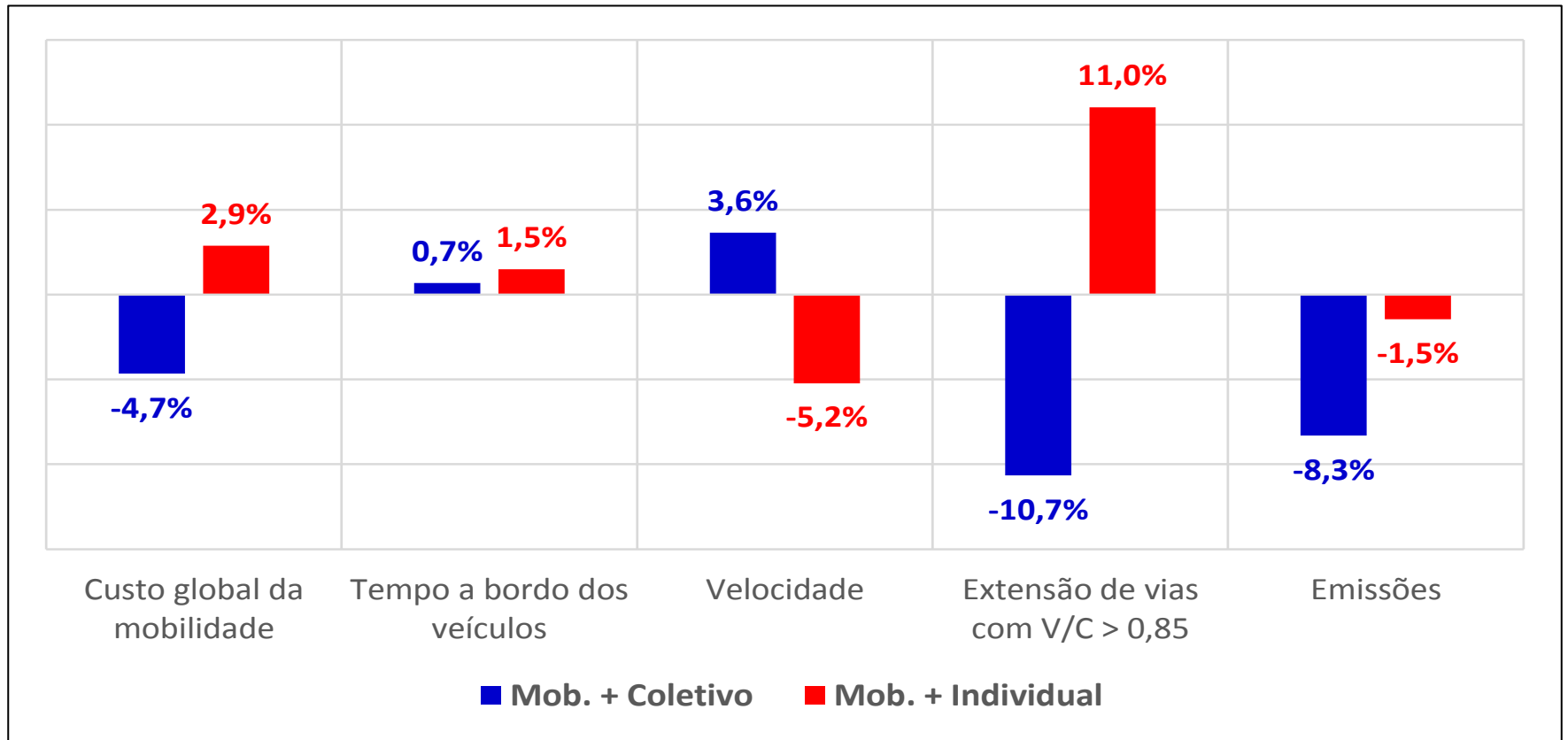
- *Instituir Câmara Temática de Mobilidade no âmbito da Prefeitura de Manaus*
- *Instituir o Conselho da Mobilidade Urbana de Manaus*

Programa – Acompanhamento e difusão de informações da mobilidade

- Criação do Observatório da Mobilidade Urbana de Manaus
- Estabelecimento de um Sistema de Avaliação da Qualidade do TCU



Sensibilidade da divisão modal





Estimativa de Investimentos

Item	Valor (R\$ Milhões)	Participação
Infraestrutura viária e trânsito	1.551,0	58,1%
Ampliação e reconfiguração da malha viária estrutural	1.083,9	40,6%
Construção e recuperação de calçadas	306,0	11,5%
Estruturação da rede cicloviária	61,1	2,3%
Modernização tecnológica de trânsito e transporte coletivo	100,0	3,7%
Infraestrutura do transporte coletivo	1.065,4	39,9%
Implantação dos corredores BRT	744,0	27,9%
Implantação dos corredores preferenciais	107,3	4,0%
Construção de equipamentos de integração	107,3	4,0%
Articulação com o transporte intermunicipal	74,8	2,8%
Implantação de abrigos	24,5	0,9%
Reforma de equipamentos de integração	7,5	0,3%
Requalificação da gestão, estudos e campanhas	53,4	2,0%
Total	2.669,7	100,0%