

TRANSPORTE EM NÚMEROS

Indicadores Anuais do Transporte Público

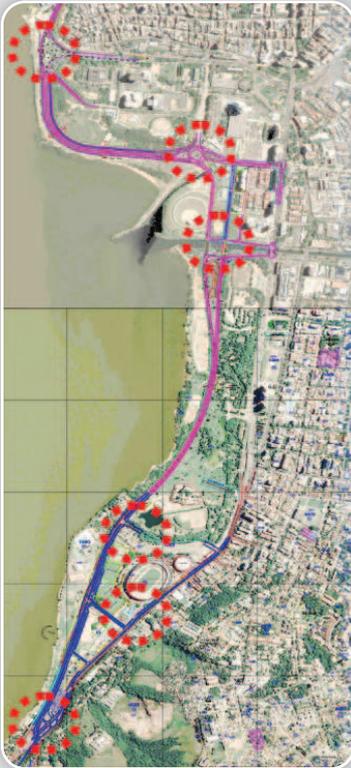
Projetos de

MOBILIDADE

Av. Edvaldo Pereira Paiva - 5,5 km

A Avenida Edvaldo Pereira Paiva, a principal via de acesso à zona sul, vai duplicar a ligação entre as avenidas Diário de Notícias, Icaraí, Cel. Massot, Tronco e outras, com uma extensão total de 5,5 km.

As obras foram divididas em quatro trechos, sendo os dois primeiros, já em execução, entre a rótula da Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto até as proximidades do Estádio Beira-Rio, compreendendo 1,38 km de extensão. As pistas, com três faixas por sentido, terão 9,5 metros de largura e contarão com serviços de drenagem pluvial, iluminação, revestimento de passeios, plantio de árvores, sinalização horizontal e vertical, além de uma ciclovia com 2,5 metros de largura.



Trecho 1 - Parque Marinha do Brasil
LICITADO, OBRA EM CONCLUSÃO

Trecho 2 - da Av. Ipiranga até Rotatória
Av. Augusto de Carvalho
LICITADO, OBRA EM CONCLUSÃO

Trecho 3 - do Parque Marinha do Brasil
até viaduto Av. Pinheiro Borda

LICITADO, COM ORDEM DE INÍCIO -
Valor total: R\$ 22.547.569,64

Trecho 4 - da Av. Augusto de Carvalho
até Praça Brigadeiro Sampaio
**PROJETO CONCLUÍDO,
EM ORÇAMENTO**

Ponte da Av. Ipiranga
LICITADO, EM OBRAS -
Valor total: R\$ 4.516.464,02

Vias do Entorno do Estádio Beira-rio
EM PROJETO

Av. Padre Cacique
EM PROJETO

Viaduto Av. Pinheiro Borda
**PROJETO CONCLUÍDO,
EM ORÇAMENTO**

Antes



Depois



Av. Tronco - 6 km

A implantação da Avenida Tronco irá possibilitar uma nova ligação com a zona sul da cidade, evitando o uso das avenidas Edvaldo Pereira Paiva e Padre Cacique, as quais sofrerão influência durante os dias de jogos e eventos da Copa 2014.

A obra foi dividida em 4 trechos para facilitar a sua execução e será mais uma via alternativa importante.

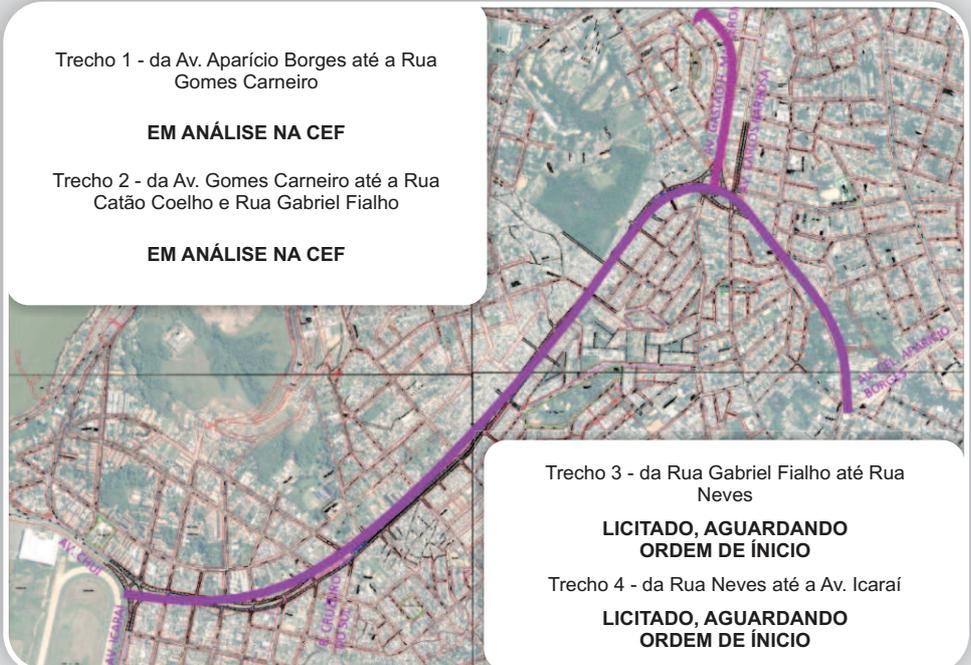
O projeto contempla a abertura e o prolongamento da avenida com três pistas por sentido, contando com corredor de ônibus, serviços de drenagem pluvial, iluminação, revestimento de passeios, plantio de árvores, sinalização horizontal e vertical, além de uma ciclovia com 2,5 metros de largura.

Trecho 1 - da Av. Aparício Borges até a Rua
Gomes Carneiro

EM ANÁLISE NA CEF

Trecho 2 - da Av. Gomes Carneiro até a Rua
Catão Coelho e Rua Gabriel Fialho

EM ANÁLISE NA CEF



Trecho 3 - da Rua Gabriel Fialho até Rua
Neves

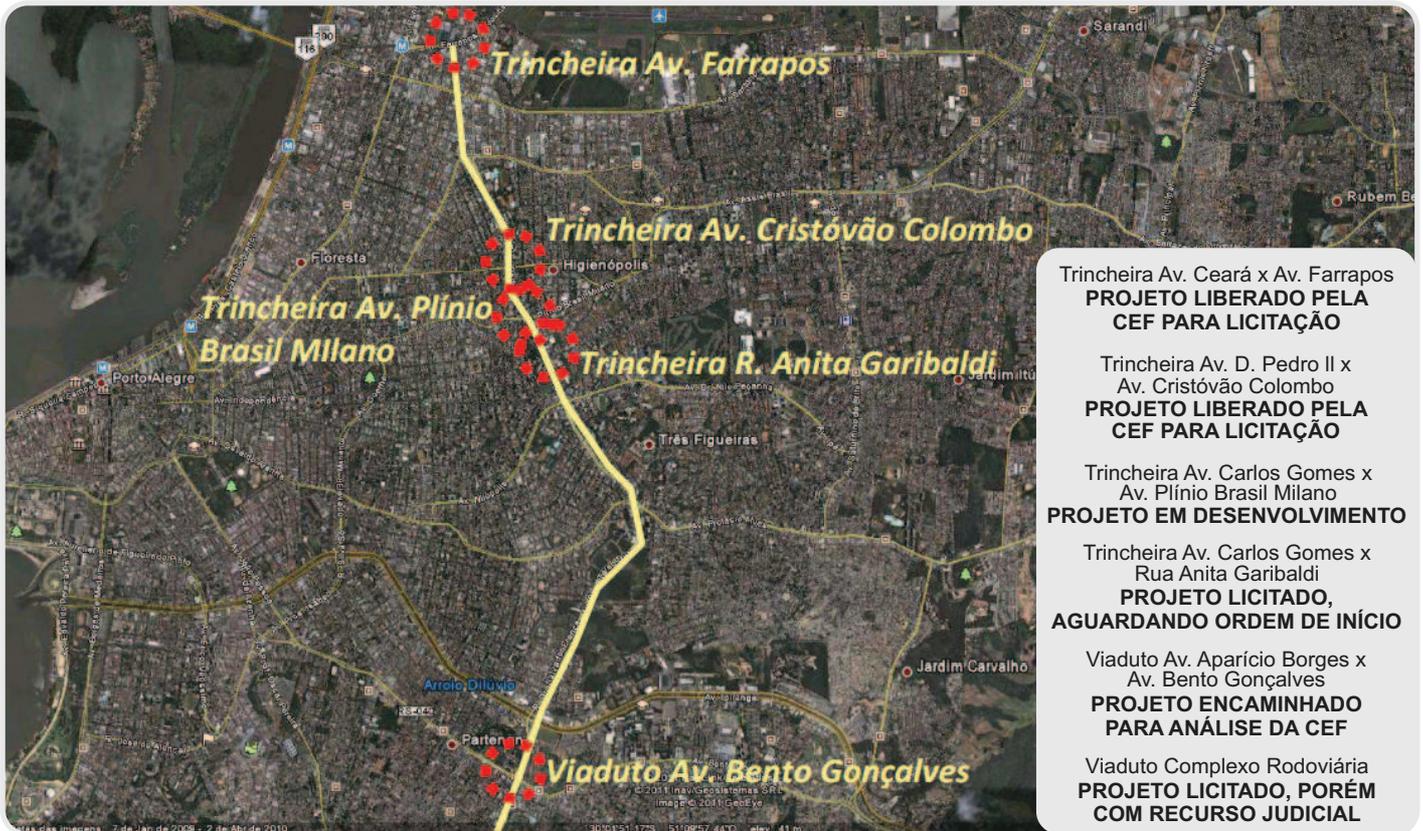
**LICITADO, AGUARDANDO
ORDEM DE INÍCIO**

Trecho 4 - da Rua Neves até a Av. Icaraí

**LICITADO, AGUARDANDO
ORDEM DE INÍCIO**

3ª Perimetral

Fazem parte deste conjunto de empreendimentos a construção de cinco obras de arte ao longo da 3ª Perimetral as quais não foram executadas no momento de implantação do projeto original e serão complementadas agora.



Antes



Antes



Depois



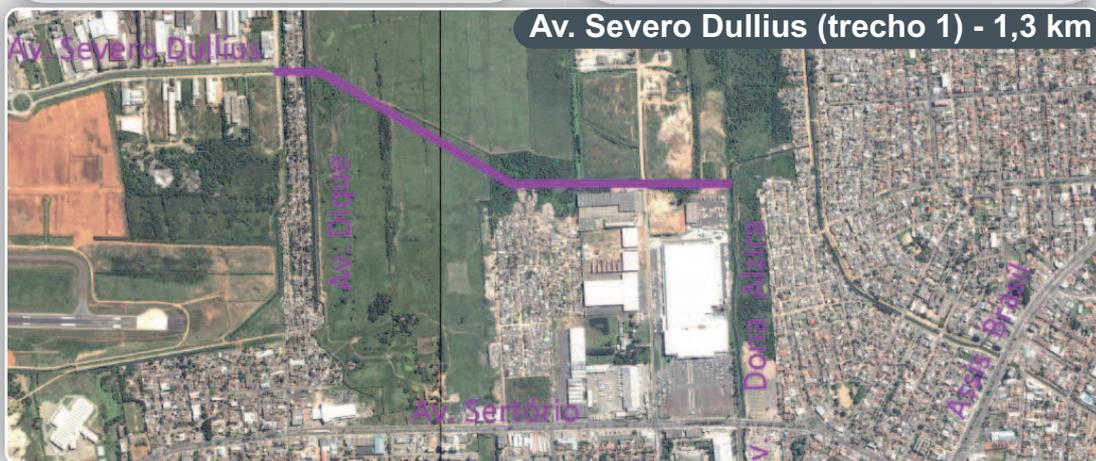
Depois



Av. Severo Dullius - 3,5 km

A proposta é o prolongamento da Av. Severo Dullius, nas proximidades do Aeroporto Salgado Filho, desde a Avenida Dique até a Rua Dona Alzira, numa extensão de aproximadamente 2 km, contando com duas pistas de três faixas em cada sentido, canteiro central, passeios laterais, iluminação e ciclovias.

Esta avenida dará acesso a zona norte da cidade, atualmente feito através da av. Dique que sofrerá alterações em função da obra de ampliação da pista do aeroporto Salgado filho, sendo uma alternativa à av. Sertório.



Controladores

O projeto consiste na implantação do sistema de monitoramento em tempo real, através de dispositivos embarcados, paradas inteligentes, sistema de controle semafórico adaptativo, sistemas de telecomunicações, centro de comunicações e processamento e centro de controle operacional, com o objetivo de qualificar e otimizar a operação do sistema de transporte coletivo. Este projeto contemplará o corredor da avenida Tronco, avenida Padre Cacique e corredor da 3ª Perimetral.

A ideia é que haja uma supervisão constante e intervenção rápida na solução de anormalidades do sistema, ocasionados por agentes externos, como trânsito, clima, proteção e segurança, acidentes e outros que venham causar interferência no sistema de transporte. Com isto, os usuários ganharão na eficiência, na qualidade, no tempo de espera nos pontos de paradas e na diminuição na duração dos deslocamentos.

Projeto Metrô de Porto Alegre

O sistema de Metrô proposto para Porto Alegre está definido para receber uma demanda estimada futura na faixa de 20 a 30 mil passageiros/hora/sentido (Av. Assis Brasil e Av. Farrapos), conforme estudos de demanda. Para esta faixa de demanda, a solução de tecnologia veicular adotada para garantir o atendimento de até 40 mil passageiros/hora/sentido foi do “metrô leve” (trem urbano com menor custo e impacto na construção, devido ao comprimento, largura e altura reduzidos).

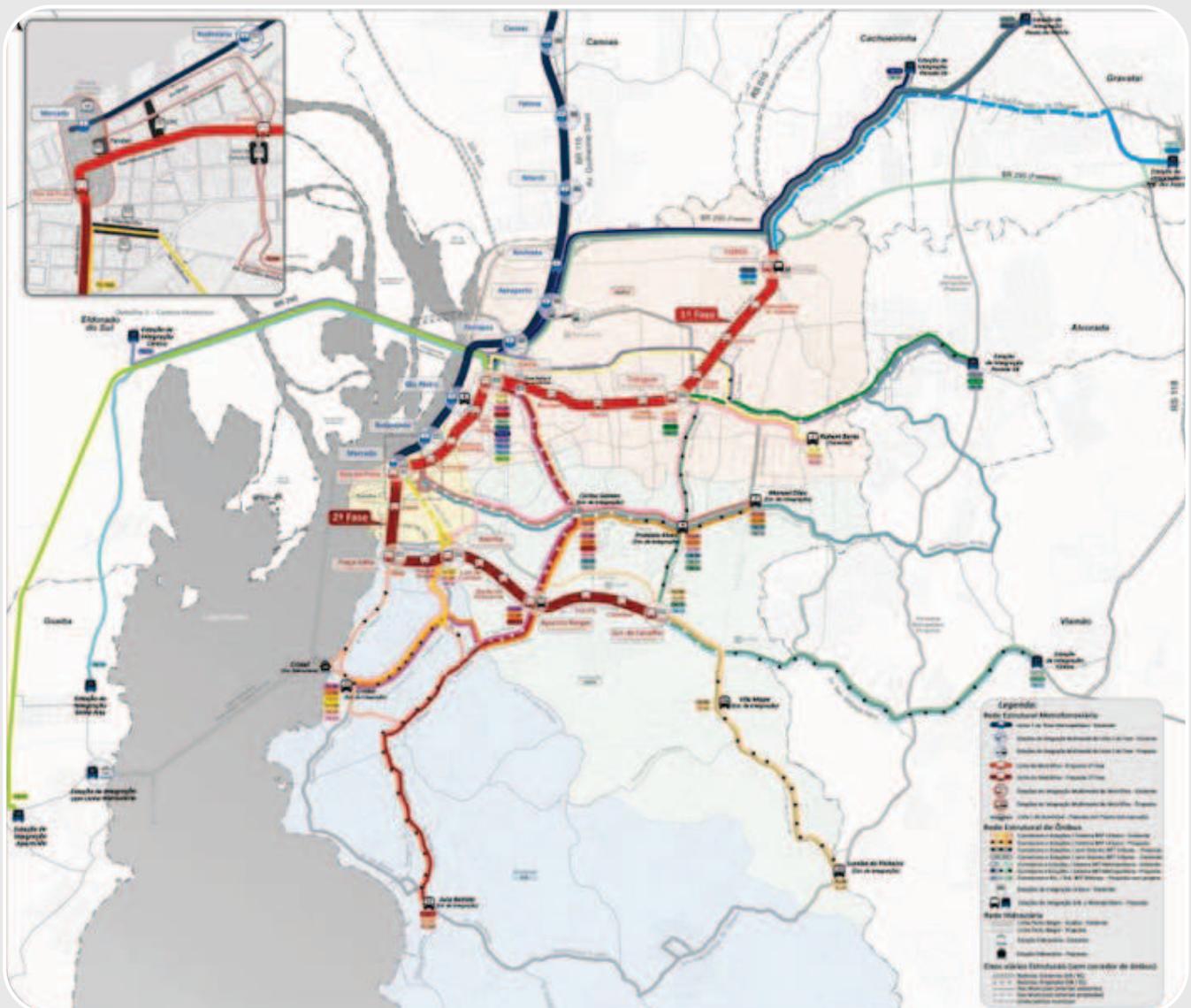
São características técnicas desta tecnologia a velocidade média operacional de 35 km/h, velocidade máxima de 80 km/h, intervalos entre viagens de 180, 120 e 90 segundos, capacidade de até 1.080 passageiros por composição de 4 vagões.

O Metrô de Porto Alegre abrange 25,80 km e teve sua implementação dividida em duas fases. O trajeto da primeira fase, estimada em 14,88 km e 13 estações, passa pela Av. Assis Brasil, Av. Brasileiro Índio de Moraes, Av. Benjamin Constant, Av. Cairú, Av. Farrapos, Rua Voluntários da Pátria, Largo Jornalista Glênio Peres e Av. Borges de Medeiros. O trajeto da segunda fase, estimada em 10,92 km e 10 estações, compreende a Av. Borges de Medeiros, Av. Ganzo, Rua Barão do Triunfo e Av. Bento Gonçalves. A proposta da primeira fase do Metrô está cadastrada no Ministério das Cidades no programa PAC2 - Mobilidade das Grandes Cidades, com uma modelagem financeira que prevê a participação dos governos federal, estadual e municipal.

Rede Estrutural Multimodal Integrada

Projeto Sistema BRTPoa e 1ª e 2ª Fase do MetrôPoa

(Alternativa A: FIERGS - Rua da Praia - Antônio de Carvalho) / Cenário 2025



AEROMOVEL

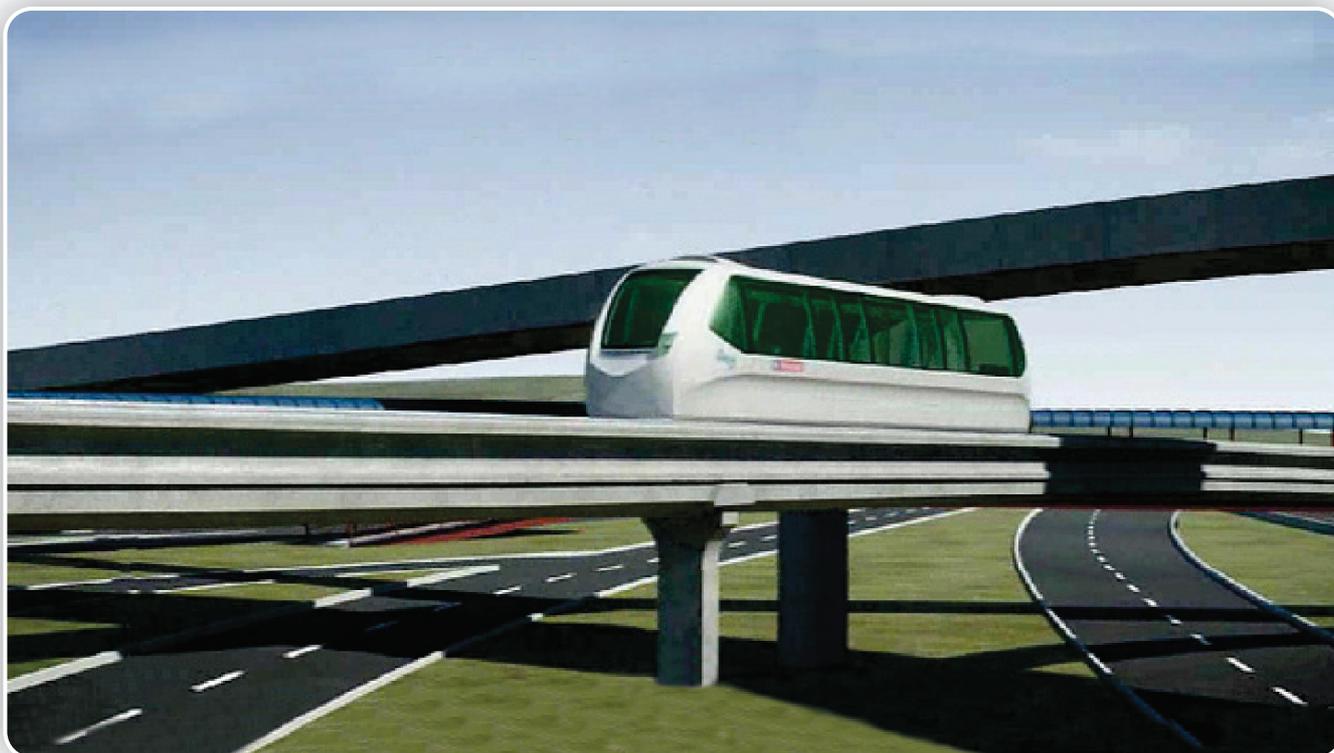
O que é Aeromovel?

O Aeromovel é um sistema de transporte que utiliza ar comprimido para movimentar o veículo. Seus motores permanecem estacionários, gerando pressão ou sucção em dutos sobre os quais um veículo sobre trilhos transporta passageiros e cargas. O princípio básico é a leveza do veículo, ou seja, menos peso morto a ser transportado permanentemente, pela ausência de motores e sistemas de tração embarcados. O sistema utiliza uma via elevada, exclusiva, livre dos obstáculos e interferências no nível do solo, e seu funcionamento é totalmente automatizado. O Aeromovel foi concebido, projetado e desenvolvido pelo gaúcho Oskar Coester a partir da década de 1960. Em 1980 foi apresentado na Feira de Hannover, na Alemanha, transportando 18 mil pessoas em nove dias. Posteriormente, o mesmo equipamento passou a operar no Parque de Exposições Assis Brasil, em Esteio – RS.

Em 10 de abril de 1983 realizou-se a primeira viagem da linha experimental em Porto Alegre, na Avenida Loureiro da Silva, com duas estações espaçadas entre si em 750 metros e um percurso total de 1,1 quilômetro.

Implantação

Em 1989 foi implantado o Aeromovel de Jacarta, na Indonésia, localizado no interior do Complexo Cultural Taman Mini Indonésia Indah. Com uma linha de 3,2 quilômetros de extensão, seis estações e três veículos funcionando simultaneamente, foi o primeiro Aeromovel a operar comercialmente no mundo e a maior obra de engenharia brasileira na região.



Em 2012 se inaugura a linha que integra a Estação Aeroporto da Trensurb ao Terminal 1 do Aeroporto Salgado Filho. O trajeto de 998 metros entre as duas estações de embarque será percorrido em 90 segundos. O projeto é totalmente desenvolvido no Brasil e usa tecnologia 100% nacional. A Trensurb será responsável pela operação e manutenção da linha.

Em 19 de novembro de 2011 foi assinado Termo de Cooperação entre a Trensurb e a Prefeitura Municipal de Porto Alegre para a realização de Estudos de Viabilidade para uma nova linha ligando o Centro Histórico à Zona Sul de Porto Alegre pela orla do Guaíba. O estudo levará em conta questões como a viabilidade econômica e operacional e o papel que o modal representará na rede de transporte público do Município, à qual deverá estar integrado. A princípio os investimentos seriam viabilizados através de uma Parceria Público Privada (PPP), com construção da linha e exploração do serviço por um determinado tempo, através de concorrência pública.

Em abril de 2012 foi aprovado pela FINEP – Financiadora de Estudos e projetos, órgão ligado ao Ministério da Ciência e Tecnologia, o projeto da linha experimental na Pontifícia Universidade Católica – PUC/RS – ligando as duas áreas da Universidade separadas pela Avenida Ipiranga.

Linha do Aeromóvel com 7,2 km junto à orla

Esta em discussão a ampliação do traçado sugerido pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), que iria do Centro até o bairro Cristal.

A proposta de itinerário formulada pela EPTC contempla 7,2 quilômetros entre a da Usina do Gasômetro e o Jockey Club, no bairro Cristal, com um total de 12 estações. Estas seriam localizadas na extensão das seguintes vias: Presidente João Goulart, Loureiro da Silva, Augusto de Carvalho, Edvaldo Pereira Paiva e Diário de Notícias, junto ao Guaíba. O estudo de viabilidade da nova linha deverá ser concluído no primeiro semestre de 2012, por técnicos da EPTC e da Trensurb, levando em conta questões como a viabilidade econômica e operacional. A princípio os investimentos seriam viabilizados através de uma Parceria Público Privada (PPP), com exploração do serviço por um determinado tempo, através de concorrência pública.



MOBILIÁRIO URBANO

O que é mobiliário urbano?

A Lei nº 8.279 de 20 de janeiro de 1999 que disciplina o uso do mobiliário e veículos publicitários no município de Porto Alegre, considera mobiliário urbano todos os elementos de escala micro arquitetônica, integrantes do espaço urbano, cujas dimensões são compatíveis com possibilidade de remoção e/ou realocação e que sejam complementares às funções urbanas. Pode-se citar como exemplo, paradas de ônibus, bancos, lixeiras, cabines telefônicas, postes de iluminação pública, semáforos, floreiras, bebedouros etc.



Qual a sua classificação?

De acordo com a Lei nº 8.279/99 e suas alterações posteriores, o mobiliário urbano se classifica em quatro categorias:

I. Básico:

Caracteriza-se por assegurar ao espaço público as condições essenciais de segurança, comunicação, informações fundamentais, circulação de pedestres, possuindo prioridade de localização no espaço público. Ex: placas de sinalização de trânsito, semáforos, placas de identificação de logradouros, postes de energia elétrica, hidrantes, abrigos de ônibus, abrigos de táxi.

II. Complementar:

São todos os elementos que complementam o espaço público em nível de qualidade e são de localização flexível, adaptáveis aos condicionamentos paisagísticos e ambientais e aos elementos básicos. Ex: caixa de coletas de correios, cestos coletores para papéis, sanitários públicos, guaritas para vigilantes, cabines para policiais.

III. Acessório:

São considerados os elementos não fundamentais, cuja inserção no espaço público não poderá causar saturação, perda da qualidade e comprometimento da paisagem urbana. Ex: relógios digitais, termômetros, medidores de poluição atmosférica, cadeiras de engraxates, bancas de frutas e verduras, bancas de flores, quiosques de lanches, guaritas para informações públicas.

IV. Especial:

São considerados todos os elementos que dependem de estudos especiais e projetos específicos para sua implantação, visando seu desempenho funcional e paisagístico. Ex: bancos, bebedouros, equipamentos infantis, equipamentos esportivos, fontes, chafarizes, vasos floreiras, protetores de árvores, esculturas, obeliscos, grades, parapeitos, canalizadores para pedestres, passarela.

O que Porto Alegre está fazendo para qualificar o seu mobiliário urbano?

Inspirada no que acontece nas grandes cidades mundiais, através da Portaria n° 317 de dezembro de 2010, Porto Alegre formou um Grupo Técnico (GT) multidisciplinar composto por profissionais das diversas secretarias e coordenado pela EPTC, com a finalidade de realizar estudos que servirão de base para a elaboração de um termo de referência que subsidiará o edital de licitação para uma concessão de mobiliário urbano em troca da exploração publicitária.

Durante todo o ano de 2011, esse GT se reuniu periodicamente e avançou significativamente nos estudos necessários, entregando ao Sr. Prefeito um Relatório contendo o diagnóstico atual do mobiliário urbano na cidade e apontando caminhos possíveis para tornar essa licitação viável. A publicação do edital da licitação do mobiliário urbano está prevista para o ano de 2012.



Qual a importância do mobiliário urbano para a cidade e para o cidadão?

A má utilização do espaço urbano é considerada uma barreira à sua funcionalidade, fator que interfere também na qualidade visual da paisagem. O uso de mobiliário urbano atrativo e funcional pode ajudar a transformar os espaços públicos em lugares acolhedores e amigáveis. Esse elemento tem a capacidade de dizer algo sobre o espaço no qual está inserido. Traduz a identidade e a essência da cidade, a mensagem que ela pretende transmitir para os habitantes e visitantes.

A qualidade dos espaços públicos depende do atendimento das necessidades dos usuários, levando em consideração, da mesma forma, as necessidades estéticas e funcionais e o impacto na utilização dos espaços. Aspectos como acessibilidade, circulação, o transporte, cultura, esporte e lazer, infraestrutura, segurança pública, comunicação visual, ornamentação da paisagem, sinalização e ambientação urbana devem ser considerados no projeto de desenho e implantação do mobiliário urbano, com vistas qualificar a paisagem e criar condições para que o cidadão se sinta valorizado.

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida, arquivada ou transmitida de nenhuma forma ou por nenhum meio sem permissão expressa e por escrito da Empresa Pública de Transporte e Circulação-EPTC.