

vix·mob

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

VITÓRIA - ES



2026

EQUIPE TÉCNICA

O **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vitória/ES (VixMob)** é fruto do esforço colaborativo do **Consórcio MCRIT CONCREMAT CERTARE** e o Município de Vitória/ES, por intermédio da **Secretaria Municipal de Transportes, Trânsito e Infraestrutura Urbana (SETRAN)**.

EQUIPE DO MUNICÍPIO

Cristhine Samorini
Prefeita de Vitória

Alex Mariano
Secretário Municipal de Transportes,
Trânsito e Infraestrutura Urbana

Marivone de Lourdes Gomes da Silva Corrêa
Fiscal do Contrato
Engenheira Civil (SETRAN)

Maria José Fernandes
Fiscal do Contrato
Engenheira Civil (SETRAN)

Rosângela Nascimento Garcia
Gestora do Contrato
Assessora Técnica (SETRAN)

Rosane Giuberti
Assessora Técnica (SETRAN)

Clívia Leite Mendonça
Gerente de Projetos Urbanísticos
Engenheira Civil (SEDEC)



EQUIPE DO CONSÓRCIO

Oriol Biosca
Gerente de Planejamento Estratégico
da MCRIT

Carlos Henrique Pires Leandro
Coordenador Geral do Contrato

Judith Muntal
CEO e fundadora da IBERGEO

Marcus Vinícius Teixeira de Oliveira
Sócio-Diretor e Conselheiro da
Certare

Talyson Pereira Bandeira
Engenheiro Civil Coordenador de
Contratos (Certare)

Ruane da Cunha Gracio
Engenheira Civil (MCRIT)

Lara Maria de Sousa Barroso
Engenheira Civil Gerente de Estudos
(Certare)

Raquel Chaves Costa Lima
Engenheira Civil (Concremat)

Letícia da Silva Paulo Essabbá
Engenheira Civil (Certare)

Camila Alves Maia
Engenheira Civil (Concremat)

Guilherme Teixeira
Engenheiro Civil (Certare)

Francisco Altanízio Batista
Engenheiro Civil (Concremat)

Lucas Moreira
Engenheiro Civil (Certare)

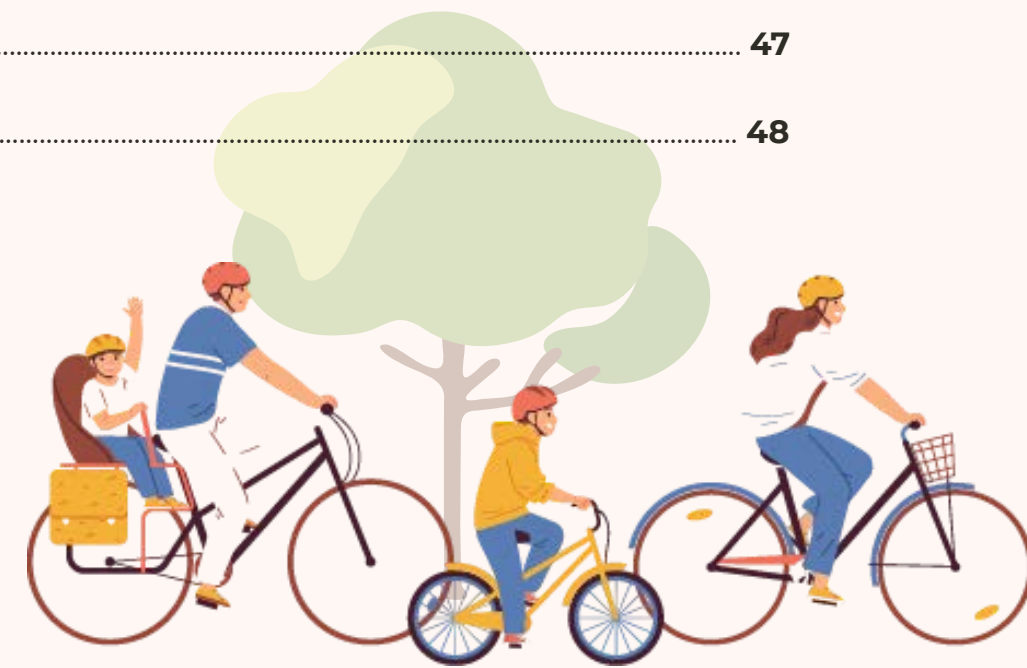
Maurício Feijó Cruz
Consultor Sênior em Planejamento
Urbano, Urbanismo e Mobilidade

Marc López
Engenheiro Civil (MCRIT)

Fernando Fleury
Consultor Sênior em Economia,
Transportes e Mobilidade

SUMÁRIO

O VIXMOB	4
CONTEXTUALIZAÇÃO	5
ONDE ESTAMOS?	6
diagnóstico da mobilidade urbana	
PARA ONDE VAMOS?	11
prognóstico da mobilidade urbana	
VITÓRIA QUE QUEREMOS	14
propostas do VixMob	
Eixo 1 - Sistema Viário e do Trânsito	16
Eixo 2 - Sistema de Transporte Cicloviário	20
Eixo 3 - Sistema de Circulação de Pedestres	24
Eixo 4 - Sistema de Circulação de Cargas Urbanas	28
Eixo 5 - Transporte Público por Ônibus	31
Eixo 6 - Demais Serviços de Transporte Público	34
Eixo 7 - Segurança Viária	38
IMPACTOS DO VIXMOB	43
análise socioeconômica e plano de implantação	
CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
AGRADECIMENTOS	48



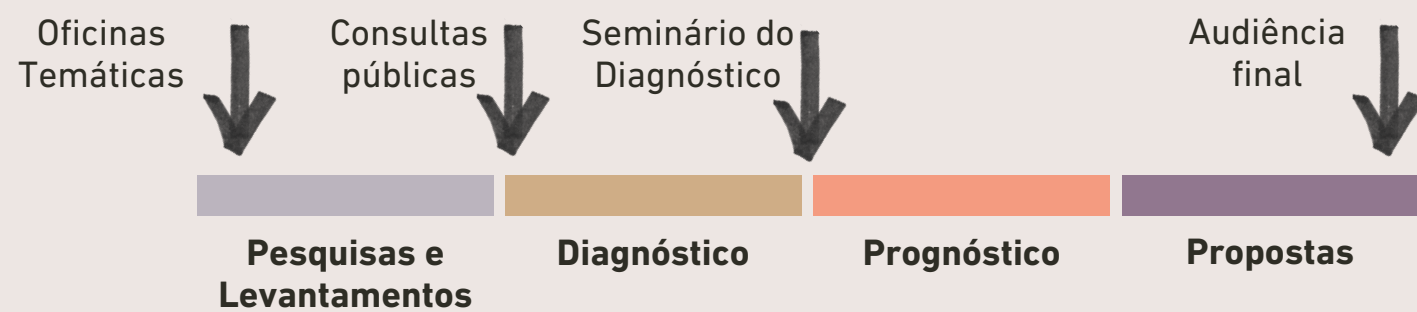
O VIXMOB

O consórcio MCRIT-CONCREMAT-CERTARE, junto à Secretaria de Transportes, Trânsito e Infraestrutura Urbana (SETRAN), apresenta o Relatório Síntese do **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vitória (VIXMOB)**.

Este plano é fundamental para o planejamento urbano da cidade, visando promover políticas e ações que assegurem a sustentabilidade do sistema viário e de transporte, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social de Vitória.

Um Plano de Mobilidade, de modo geral, é composto por diversas fases, dentre pesquisas, consultas e análises, de modo a unir expertises técnicas junto à participação da sociedade para compreensão das condições e tendências do município. Posto isso, a realização de um diagnóstico e prognóstico é consolidada, possibilitando a proposição de ações estratégicas, táticas e operacionais para melhoria das condições de mobilidade e qualidade de vida da população.

A Figura que segue apresenta as quatro macro fases da elaboração do Plano.



Etapas do Plano de Mobilidade. Fonte: Elaborado pelo consórcio.



CONTEXTUALIZAÇÃO

Vitória é a capital do estado do Espírito Santo, região Sudeste do Brasil. Com uma estimativa de 322.869 habitantes segundo o último censo do IBGE (IBGE, 2022), em uma área de 97,124 km², é a quarta cidade mais populosa do estado, com população menor apenas que Cariacica, Vila Velha e Serra - municípios limítrofes que integram a Região Metropolitana da Grande Vitória.

O crescimento populacional modesto de Vitória pode ser explicado por diversos fatores, sendo um dos principais a limitação territorial da cidade, que impede uma expansão significativa e resulta na elitização de suas áreas urbanas. Como consequência observa-se um deslocamento populacional para cidades vizinhas.

Os bairros mais populosos são Jardim Camburi, Jardim da Penha e Praia do Canto, sendo também os bairros mais ricos. Ao considerar a densidade populacional, os bairros Santo André, Maria Ortiz e Santa Helena se destacam como os mais densamente habitados.

Em 2022, o salário médio mensal dos trabalhadores formais em Vitória atingiu o equivalente a 3,7 salários mínimos, cerca de R\$ 5.224,40, situando a cidade acima da média nacional. O principal setor de trabalho no município é o setor de serviços, com quase 80% dos empregos formais, seguido por comércio (11%) e indústria (4,8%).

Serviços
79,5%

Comércio
11%

Indústria
4,8%

Construção
4,4%

Agropecuária
0,3%

Empregos formais por setor - ano base de 2022. Fonte: MET, 2024.



ONDE ESTAMOS ?

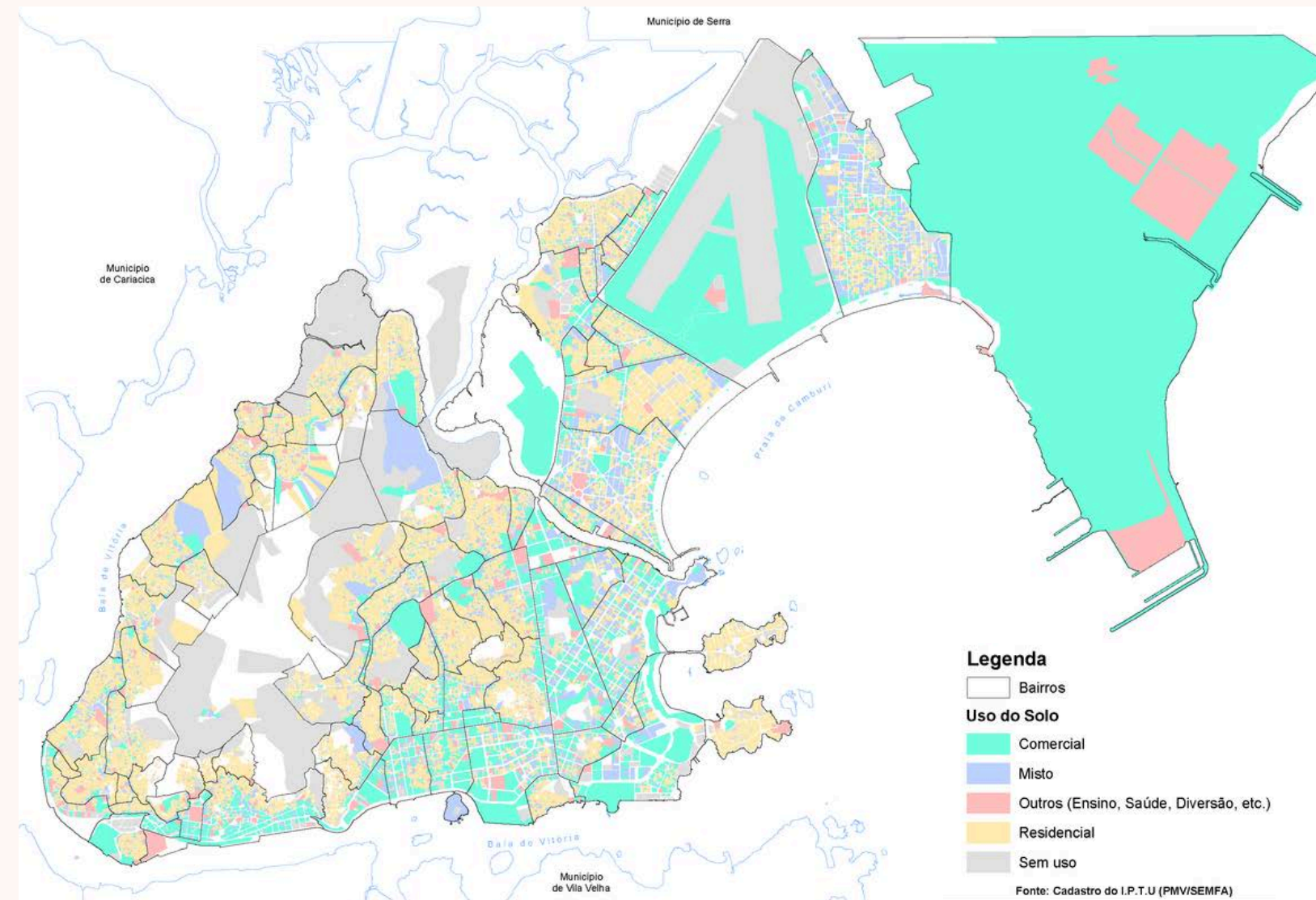
diagnóstico da mobilidade urbana



DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

Vitória, que apresenta **98% do território municipal urbanizado**, caracteriza-se por grande diversidade de padrões construtivos e de distribuição de atividades urbanas:

- A **porção sul do município**, localizada na área insular junto à entrada da Baía de Vitória, é caracterizada predominantemente por atividades de comércio e serviços, embora também haja intenso uso habitacional, em bairros como Moscoso, Centro, Ilha de Santa Maria, Jucutuquara, Bento Ferreira e Enseada do Suá.
- Na **porção leste da Ilha**, predomina o uso misto, próximo à orla, em bairros como Santa Helena, Santa Lúcia, Barro Vermelho, Santa Luiza e Praia do Canto.
- Nas **regiões noroeste e oeste da Ilha** de Vitória, o uso residencial é mais marcante, em bairros como Santo Antônio, Bela Vista, Grande Vitória, São Pedro, Caieiras, Nova Palestina, Resistência, Joana D'Arc, São Cristóvão, Tabuazeiro, Maruípe, Bonfim, Penha e Itararé, onde pequenas centralidades de comércio e serviços estão distribuídas perto das áreas residenciais.
- Na **porção continental** de Vitória, além de grandes glebas destinadas a equipamentos especiais, como a Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), o Aeroporto Internacional e o Porto de Tubarão, predomina o uso residencial em bairros como Mata da Praia, República, Boa Vista, Maria Ortiz, Jabour e Antônio Honório. Nos extremos sul (Jardim da Penha) e norte (Jardim Camburi) da área continental há predominância de usos mistos.

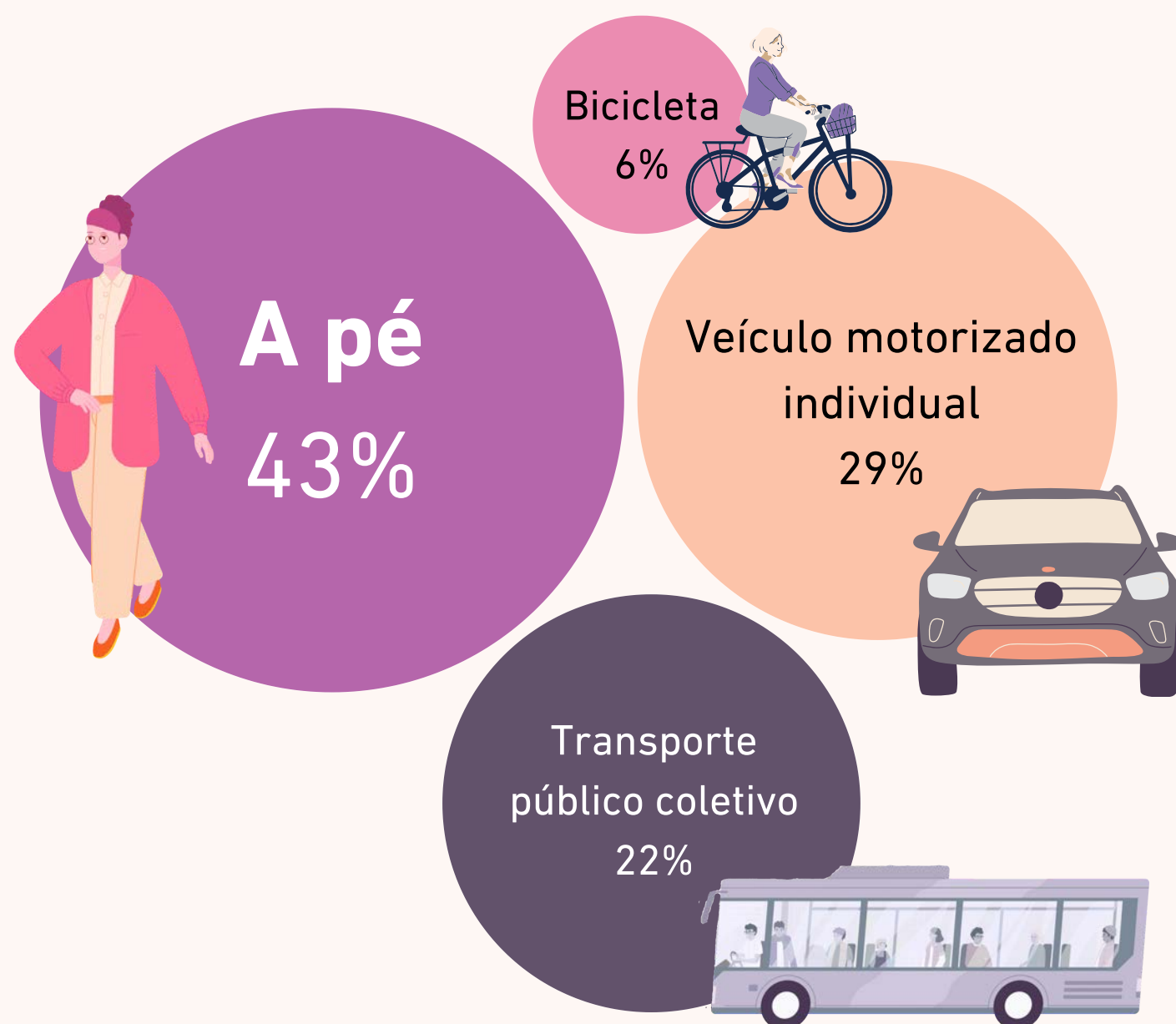


A urbanização de Vitória é fortemente condicionada por sua geografia, que combina áreas insulares e continentais com relevo acidentado e diversas massas d'água protegidas por legislação ambiental. O Maciço Central de Vitória — formado por elevações como os morros do Moscoso, Cabral, Fonte Grande, Vigia, Dois Olhos, Macaco, Alagoano e Tabuazeiro — estrutura o território e abriga, em sua porção sul, o núcleo histórico da cidade (Moscoso e Centro). Além disso, o maciço delimita bairros da Orla Noroeste, como São Pedro e São José, próximos ao Morro da Condusa; Bela Vista e Inhanguetá, junto aos morros Bela Vista, do Bode e Bananal; e Santo Antônio, junto ao Morro do Martelo.

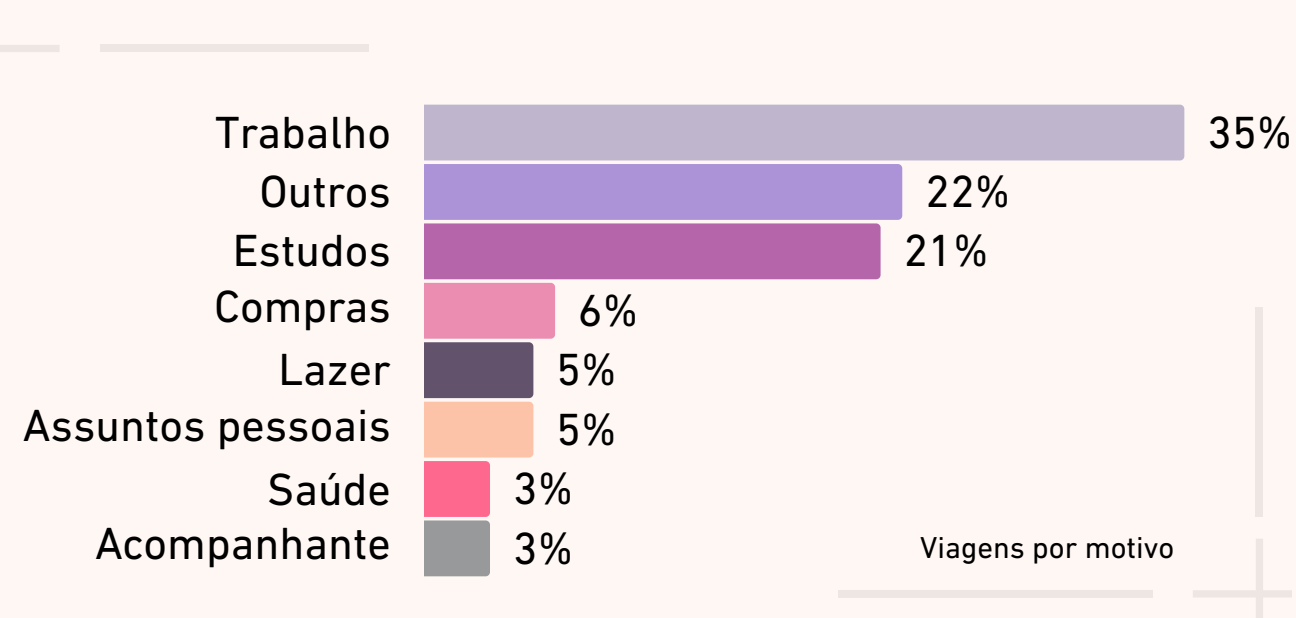


DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA

Os residentes na cidade de Vitória realizam um total de **548.173 viagens em um dia útil típico**. O modo a pé é o principal modo utilizado, visto que representam 43% das viagens identificadas na pesquisa domiciliar. Além disso, outros 6% das viagens são feitas de bicicleta, resultando em uma cota modal de meios de transporte não motorizados de 49%. O transporte público representa 22% das viagens e o modo motorizado individual, 29%.



A análise das viagens segundo os diferentes motivos identificados na pesquisa domiciliar revelou predominância dos deslocamentos por motivo de trabalho (35%) e por estudos (21%). Os demais deslocamentos referem-se a atividades diversas como consultas médicas, acompanhamento de terceiros, lazer e compromissos pessoais.



A maior parcela das **viagens ocorrem em até 30 minutos** (77% das viagens), os que se deslocam entre 30 minutos e 1 hora representam 16% do total, com apenas 7% da população possuindo tempo de viagem maior que 1 hora.

Considerando apenas as **viagens metropolitanas**, os tempos de viagem sofrem uma variação, com a maior parcela das viagens ocorrendo em até 1 hora (71% das viagens). Ressalta-se que nas viagens metropolitanas, as viagens motorizadas individuais passam à seguinte divisão modal:

- 52% - motorizado individual
- 43% - transporte público coletivo
- 5% - modo ativo

LINHAS DE DESEJO DA POPULAÇÃO

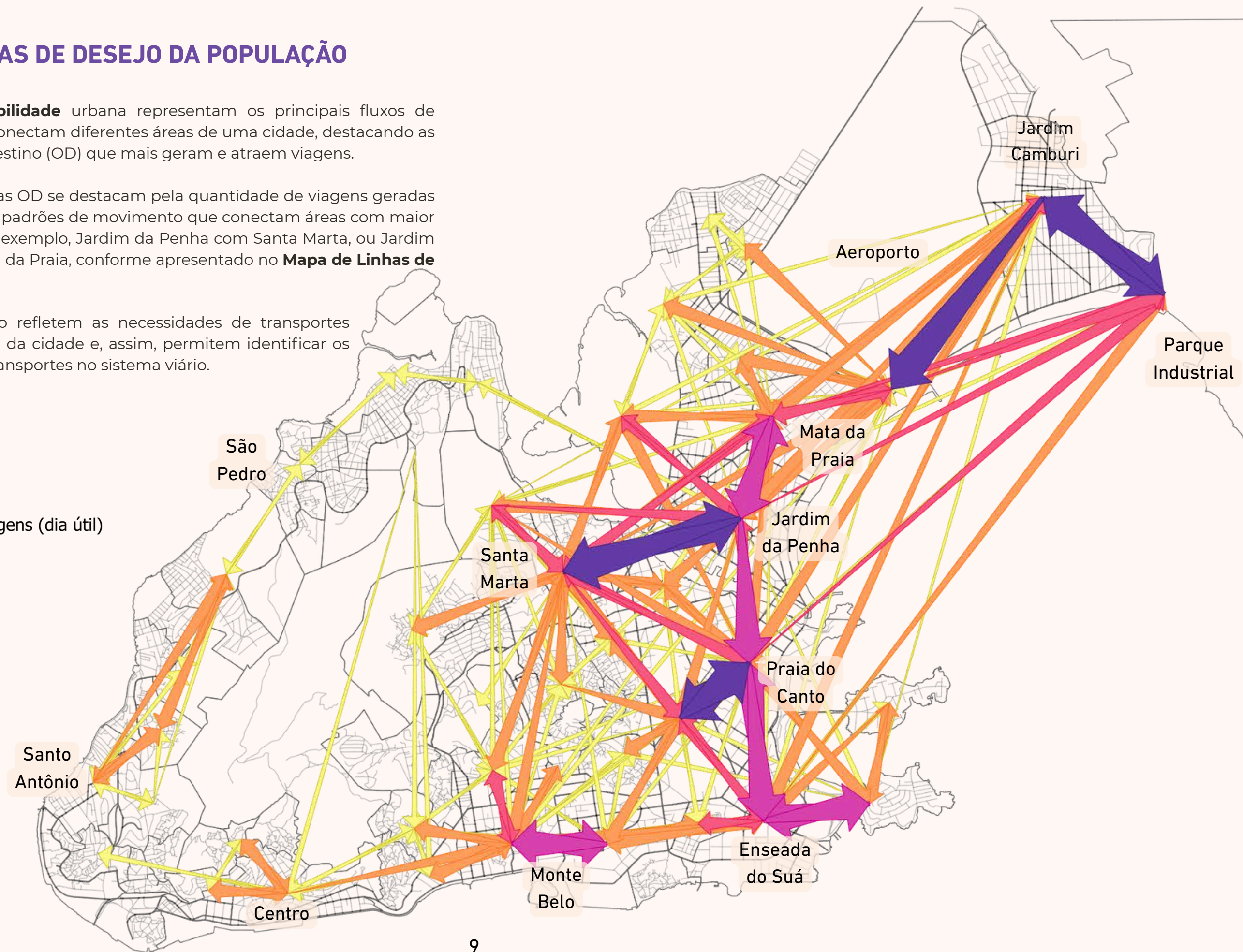
Os **vetores de mobilidade** urbana representam os principais fluxos de deslocamento que conectam diferentes áreas de uma cidade, destacando as zonas de origem e destino (OD) que mais geram e atraem viagens.

Alguns pares de zonas OD se destacam pela quantidade de viagens geradas e atraídas, revelando padrões de movimento que conectam áreas com maior demanda, como por exemplo, Jardim da Penha com Santa Marta, ou Jardim Camburi com a Mata da Praia, conforme apresentado no **Mapa de Linhas de Desejo**, ao lado.

As Linhas de Desejo refletem as necessidades de transportes entre todas as zonas da cidade e, assim, permitem identificar os principais eixos de transportes no sistema viário.

Linhas de Desejo - Viagens (dia útil)

- 1000 - 2000
- 2000 - 4000
- 4000 - 8000
- 8000 - 12000
- 12000 +
- Bairros
- Sistema Viário



ALOCAÇÃO DO TRÁFEGO NO ANO BASE (2024)

A partir de dados coletados em campo e da realização de simulações de tráfego, a alocação do tráfego permite visualizar os principais gargalos do sistema viário em um dia típico, considerando a hora mais carregada (hora-pico da manhã).

Identificou-se congestionamento na Av. Nossa Sra. da Penha no sentido norte, no trecho próximo à Ponte da Passagem. Em sentido contrário, o congestionamento se produz nas imediações da Praça do Cauê e na saída para a Terceira Ponte.

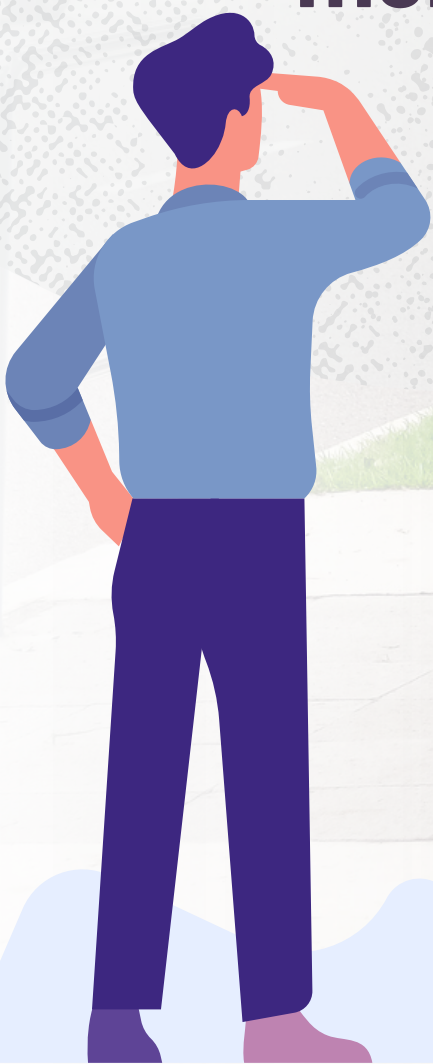
No Centro de Vitória, destaca-se a Av. Jerônimo Monteiro como principal foco de congestionamento naquela região.

Outro trecho com alta densidade e congestionamento é o eixo formado pela Av. Nossa Sra. da Penha, Ponte da Passagem e Av. Fernando Ferrari. Se destaca o trecho que atravessa o Jardim da Penha, Mata da Praia e nas imediações do Aeroporto.



PARA ONDE VAMOS?

prognóstico da mobilidade urbana



PROGNÓSTICO

Com objetivo de estimar a situação do município nos próximos anos, foi estimada a evolução da mobilidade atual baseando-se na evolução urbana, demográfica e social de Vitória. A modelagem foi simulada considerando três cenários, a partir do ano base:

- Após 5 anos - em 2030;
- Após 10 anos - em 2035;
- Após 20 anos - em 2045;

Junto a isso, para cada ano-horizonte, considerou-se um crescimento tendencial, que leva em consideração apenas o crescimento populacional da região e um crescimento redistribuído, que leva em consideração uma realocação da população pelo território de acordo com novos empreendimentos que são previstos.

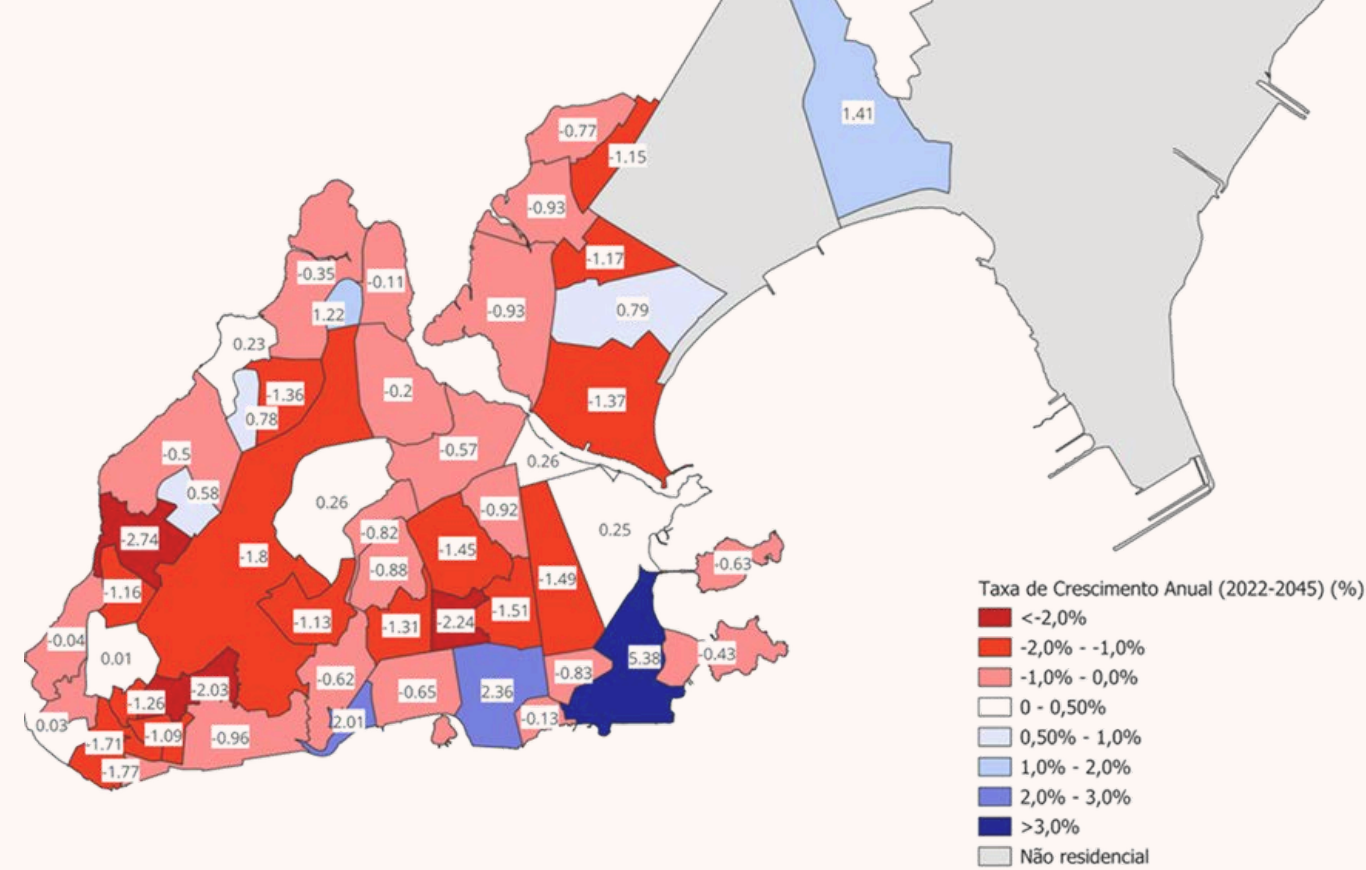
CENÁRIO TENDENCIAL - considera um crescimento da população ao longo dos anos mantendo o padrão observado em séries históricas. Segue as seguintes premissas:

- Crescimento anual aplicado para os anos de 2030, 2035 e 2045 é de 0,10%, mantendo a tendência observada entre 2010 e 2022
- Os índices de crescimento populacional anual considerados para o Estado do Espírito Santo nos anos de 2030, 2035 e 2045 são, respectivamente, 0,56%, 0,50% e 0,36%. Esses valores seguem as projeções oficiais do IBGE e servem de base para estimativas relacionadas à mobilidade intermunicipal.

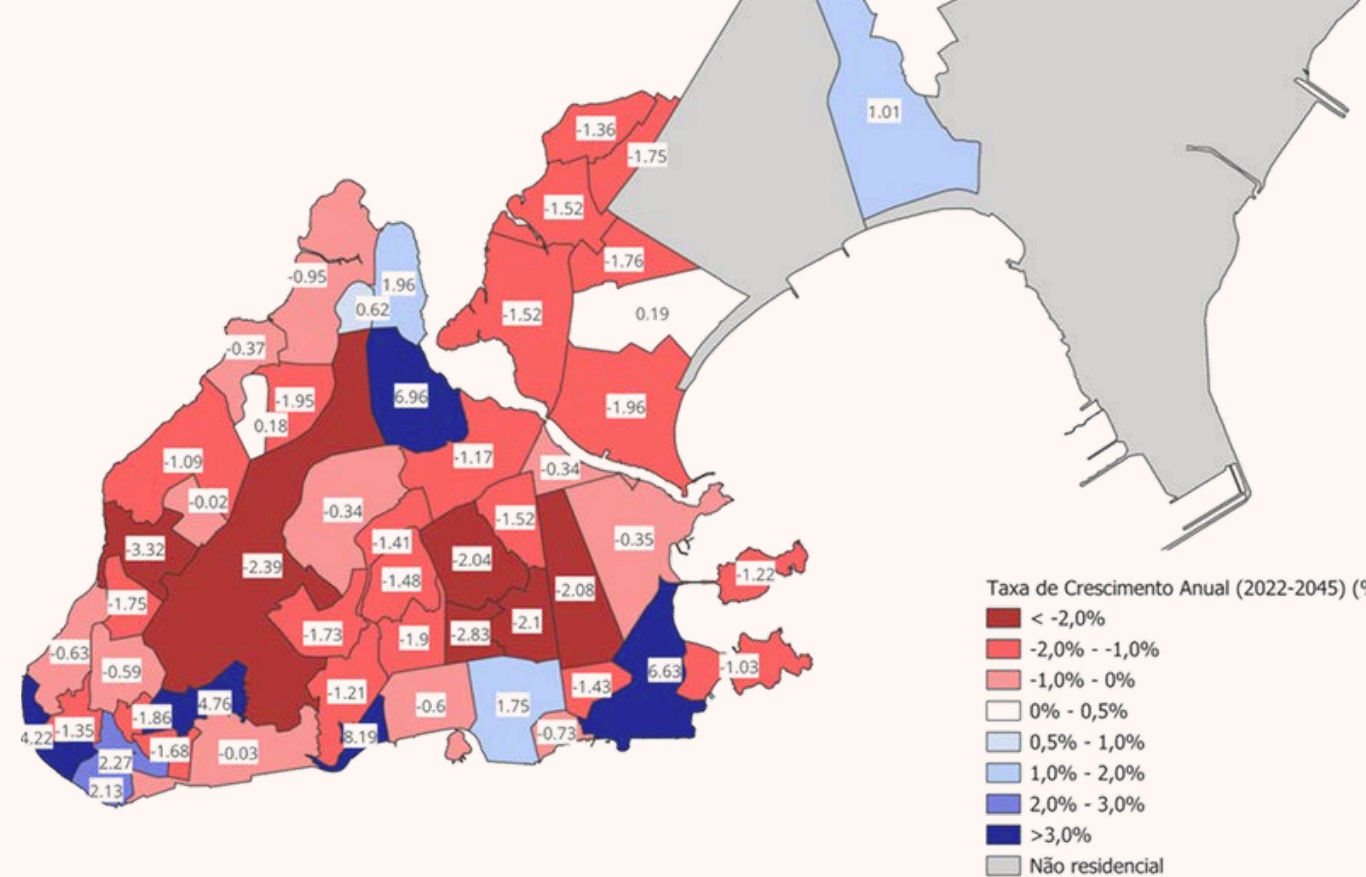
CENÁRIO REDISTRIBUÍDO - considera um crescimento da população ao longo dos anos mantendo o padrão observado em séries históricas e uma mudança no padrão de ocupação e adensamento urbano, decorrente de novos empreendimentos e vetores de desenvolvimento atualmente em consolidação na capital. As premissas são as seguintes:

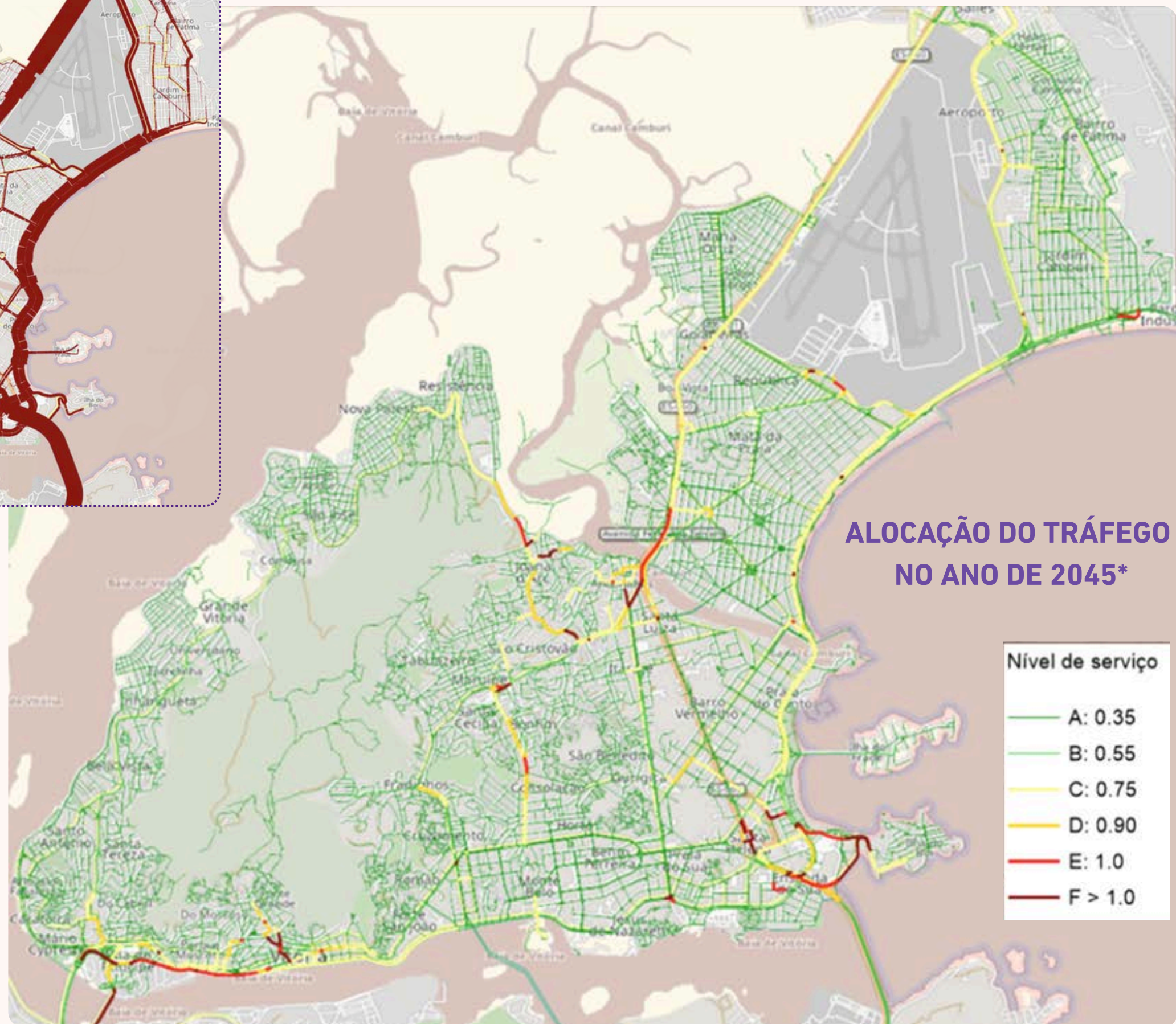
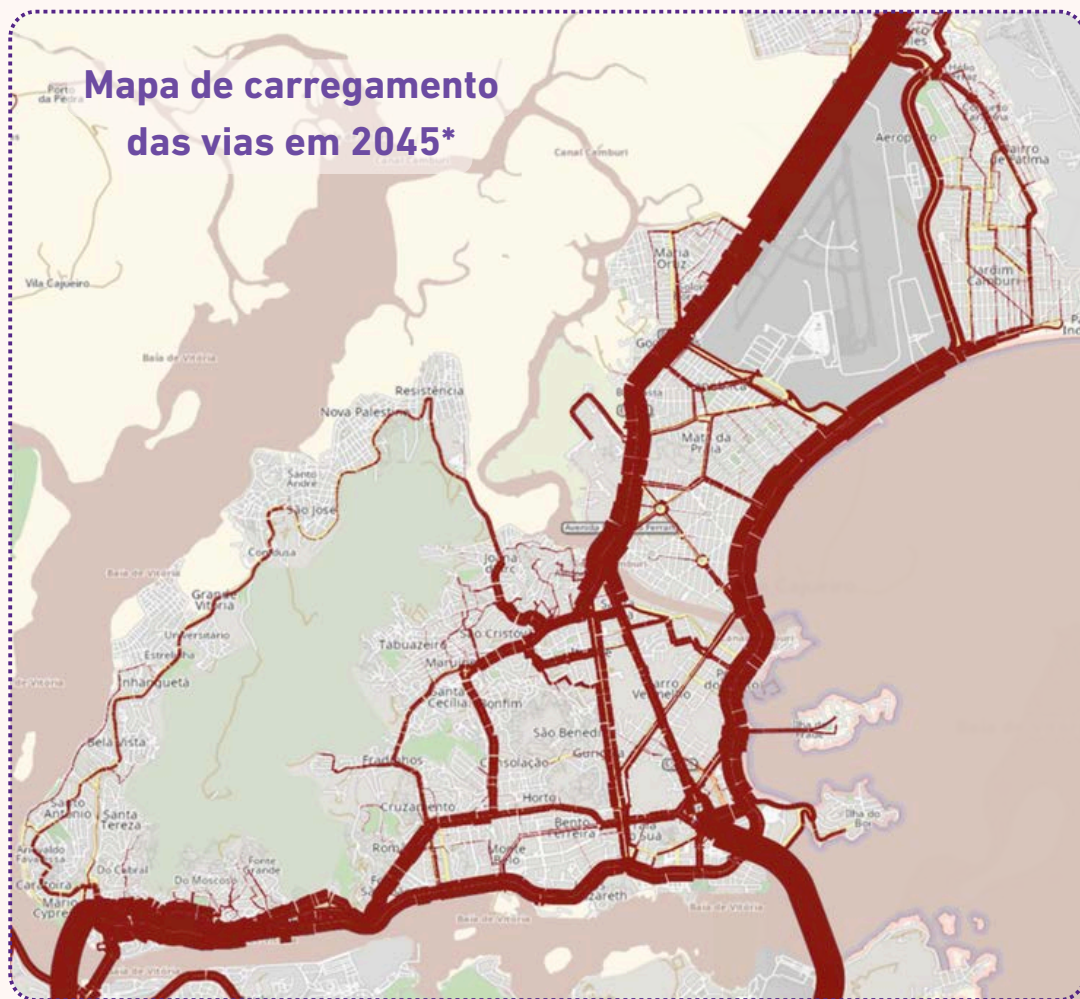
- Crescimento anual aplicado para os anos de 2030, 2035 e 2045 é de 0,10%, mantendo a tendência observada entre 2010 e 2022
- Redistribuição populacional para as seguintes zonas: Joana d'Arc; Resistência; Centro; Monte Belo; Enseada do Suá; Aeroporto; Jardim Camburi

Taxas de Crescimento Anual (2022-2045)
Cenário Tendencial



Taxas de Crescimento Anual (2022-2045)
Cenário Redistribuído





Para o ano de 2045, a alocação de tráfego revela um agravamento ainda mais evidente dos níveis de congestionamento nas áreas de acesso à Terceira Ponte e à Ponte da Passagem.

Além disso, a região do Centro e nos corredores de ligação entre ilha e continente mantêm-se como trechos críticos nos anos-horizonte, com tendência à piora.

Esse cenário reflete os efeitos da redistribuição de população esperada como resultado dos novos empreendimentos previstos no território capixaba.

*considerando o cenário redistribuído

VITÓRIA QUE QUEREMOS

propostas do VixMob



EIXO 1

SISTEMA VIÁRIO E DO TRÂNSITO

Este Eixo abrange ações voltadas para a requalificação, ampliação e reordenamento da malha viária, além de mudanças nas características de mobilidade da cidade de Vitória, com o objetivo de aprimorar a acessibilidade, a segurança e o dinamismo dos deslocamentos no tráfego geral.

Vitória enfrenta gargalos significativos em sua malha viária, especialmente nos horários de pico, em razão da elevada concentração de veículos nos principais corredores da cidade e da escassez de rotas alternativas. Com poucas opções de passagem, os mesmos eixos viários são utilizados de forma recorrente, o que resulta em congestionamentos frequentes.

Diante desse cenário, torna-se necessária a adoção de estratégias que promovam um sistema viário mais eficiente, seguro e capaz de atender de forma equitativa às demandas de mobilidade da população, visando otimizar o uso das vias e melhorar a experiência de deslocamento. As ações propostas são as seguintes:

- **AÇÃO E1.A1** - Adequação da Hierarquia Viária
- **AÇÃO E1.A2** - Implantação de Novas Conexões
- **AÇÃO E1.A3** - Requalificação de Infraestrutura Viária
- **AÇÃO E1.A4** - Implantação de Zonas de Trânsito Calmo
- **AÇÃO E1.A5** - Expansão do Sistema de Estacionamento Rotativo
- **AÇÃO E1.A6** - Otimização de Coordenação Semafórica

EIXO 01 - SISTEMA VIÁRIO E DO TRÂNSITO

AÇÃO E1.A1 - Adequação da Hierarquia Viária

A definição de uma hierarquia viária é um instrumento fundamental no planejamento e na gestão do sistema de transportes urbanos. Trata-se de uma classificação funcional das vias urbanas, segundo critérios como volume de tráfego, função no sistema viário, características geométricas e nível de serviço.

A adequação da hierarquia viária é proposta para compatibilizar a regulamentação das vias com seu uso atual, considerando que as principais centralidades do município devem ser conectadas por meio de vias arteriais e coletoras. Assim, foram definidas vias coletoras para todas as centralidades, estabelecendo a conexão entre as vias locais e as arteriais.

AÇÃO E1.A2 - Implantação de Novas Conexões

A ação prevê a criação de novas ligações viárias, incluindo pontes, túneis e um novo corredor viário, com o objetivo de ampliar a conectividade entre as regiões do município. A medida busca reduzir a sobrecarga de tráfego nas pontes existentes e melhorar a distribuição dos fluxos veiculares, promovendo maior fluidez e acessibilidade na malha urbana.

LEGENDA

- - - Ponte Serafim Derenzi
- Novo corredor - Av. Maruípe
- - - Ligação Vila Velha x Vitória
- Via Contorno - Aeroporto
- Ponte - Santa Luíza x Jardim da Penha
- Acesso existente - Ponte Canal Camburi
- - - Ponte Santa Luíza x Jardim da Penha



Economia de 6%
no tempo médio de viagem

≈ 9 km
em novas conexões

EIXO 01 - SISTEMA VIÁRIO E DO TRÂNSITO

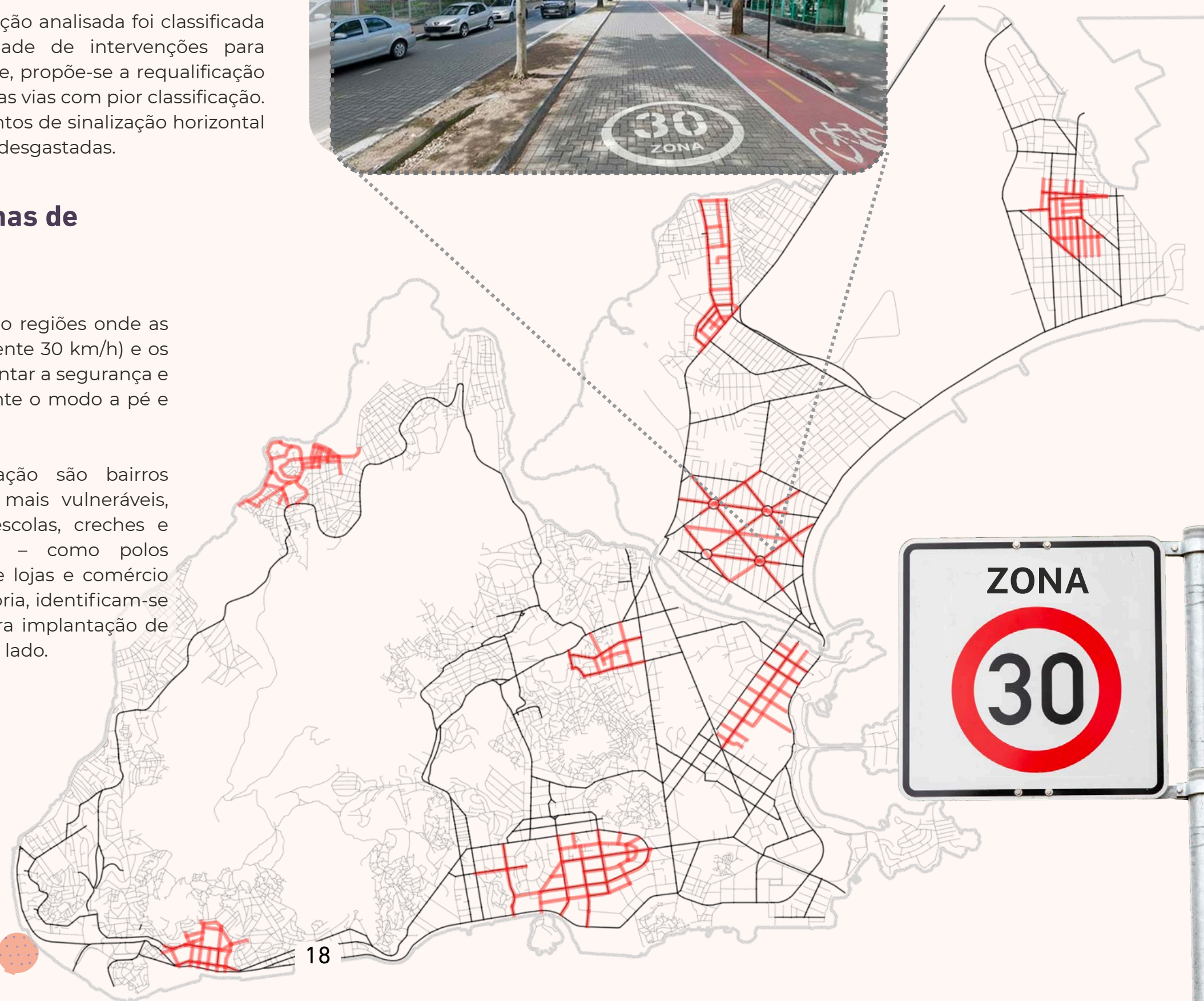
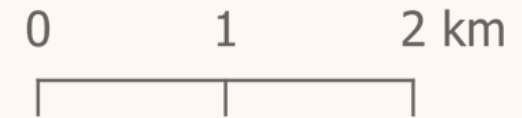
AÇÃO E1.A3 - Requalificação da infraestrutura viária

No processo de Diagnóstico, 25% da pavimentação analisada foi classificada entre média e ruim, indicando a necessidade de intervenções para restauração. Como ação do Plano de Mobilidade, propõe-se a requalificação de todos esses trechos, devendo ser priorizadas as vias com pior classificação. A requalificação deve incluir também os elementos de sinalização horizontal e vertical, com manutenção de pintura e placas desgastadas.

AÇÃO E1.A4 - Implantação de Zonas de Trânsito Calmo

As Zonas de Trânsito Calmo são definidas como regiões onde as vias possuem velocidades mais baixas (usualmente 30 km/h) e os elementos viários são pensados e modo a aumentar a segurança e fomentar o transporte sustentável, especialmente o modo a pé e bicicleta.

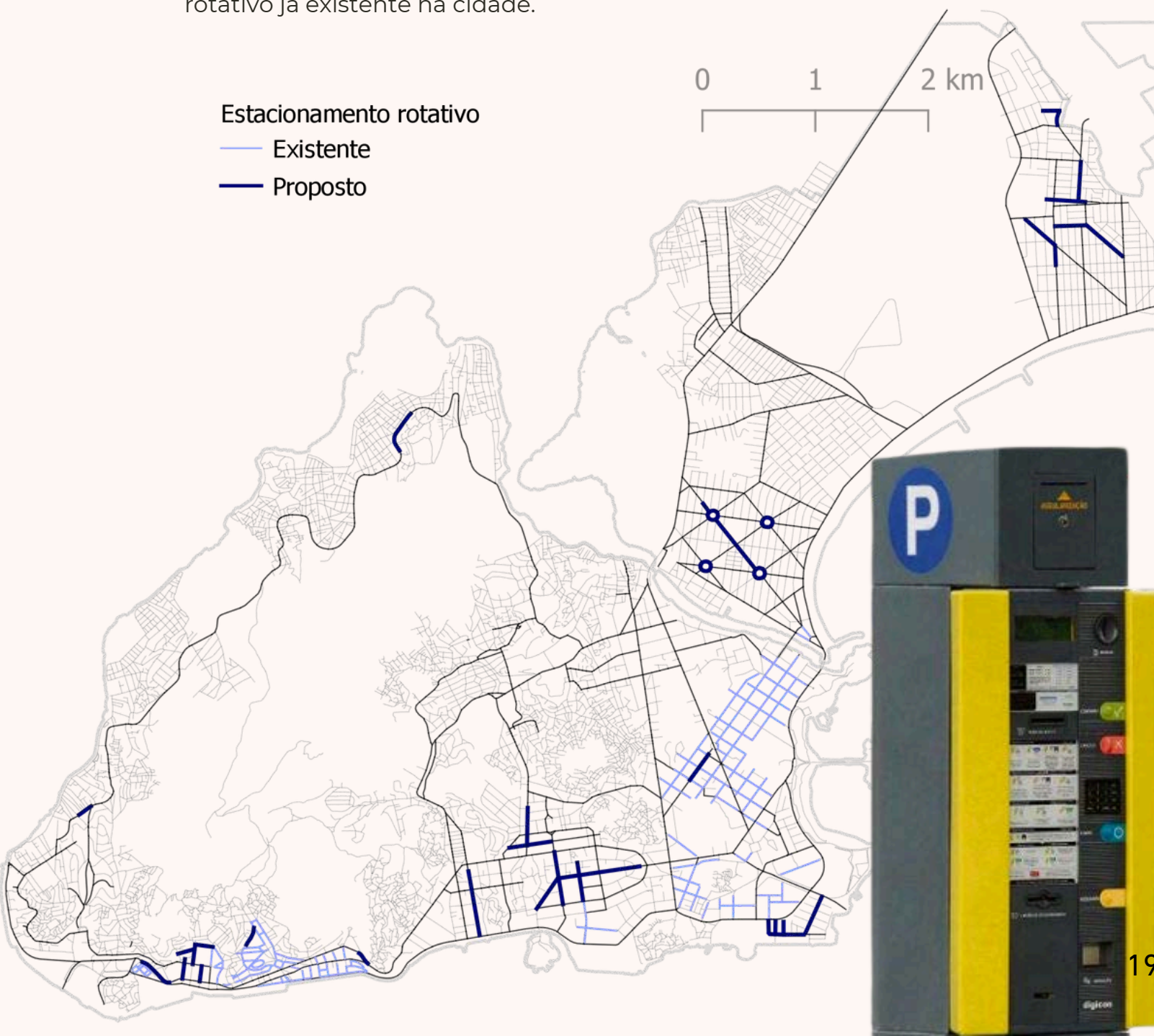
Os locais priorizados para receber essa ação são bairros residenciais com alta circulação de pessoas mais vulneráveis, como crianças e idosos; áreas próximas a escolas, creches e hospitais; e regiões de comércio intenso – como polos gastronômicos, ruas com alta concentração de lojas e comércio local, parques, praças e zonas turísticas. Em Vitória, identificam-se oito regiões com características adequadas para implantação de Zonas de Trânsito calmo, apontadas no mapa ao lado.



EIXO 01 - SISTEMA VIÁRIO E DO TRÂNSITO

AÇÃO E1.A5 - Expansão do sistema de estacionamento rotativo

A proposta de implantação de estacionamento rotativo pago visa otimizar a utilização do espaço público em Vitória e aumentar a rotatividade das vagas de estacionamento já existentes na cidade. Considerando que já existem diversas vagas demarcadas nas vias públicas, esta proposta sugere que parte delas passem a ser regulamentadas pelo sistema de estacionamento rotativo já existente na cidade.



AÇÃO E1.A6 - Otimização de coordenação semafórica

A presente ação tem o objetivo de promover a coordenação semafórica na cidade, visando melhorar o desempenho do sistema viário como um todo. A proposta envolve a implantação de equipamentos semafóricos inteligentes. Esses dispositivos contam com controladores eletrônicos avançados, que permitem ajustes automáticos nos ciclos semafóricos considerando a dinâmica do local em tempo real. Eles devem se comunicar diretamente com um Centro de Controle Operacional (CCO), permitindo detecção de falhas de forma imediata e agilizando os serviços de manutenção.



SISTEMA DE TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

EIXO 2

Este Eixo abrange ações voltadas ao planejamento, expansão e requalificação de elementos da infraestrutura cicloviária, com o objetivo de tornar a bicicleta uma alternativa viável, segura e acessível para a mobilidade urbana em Vitória. Sendo assim, os objetivos do Eixo 2 estão alinhados à segunda diretriz da Lei 12.587/2012, que estabelece a priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados, sendo eles: estimular o uso da bicicleta como meio de transporte; aprimorar a integração modal; aumentar a segurança viária para ciclistas; e promover a equidade no acesso à mobilidade, permitindo que diferentes perfis de usuários tenham melhores oportunidades de deslocamento. As ações contempladas são as seguintes:

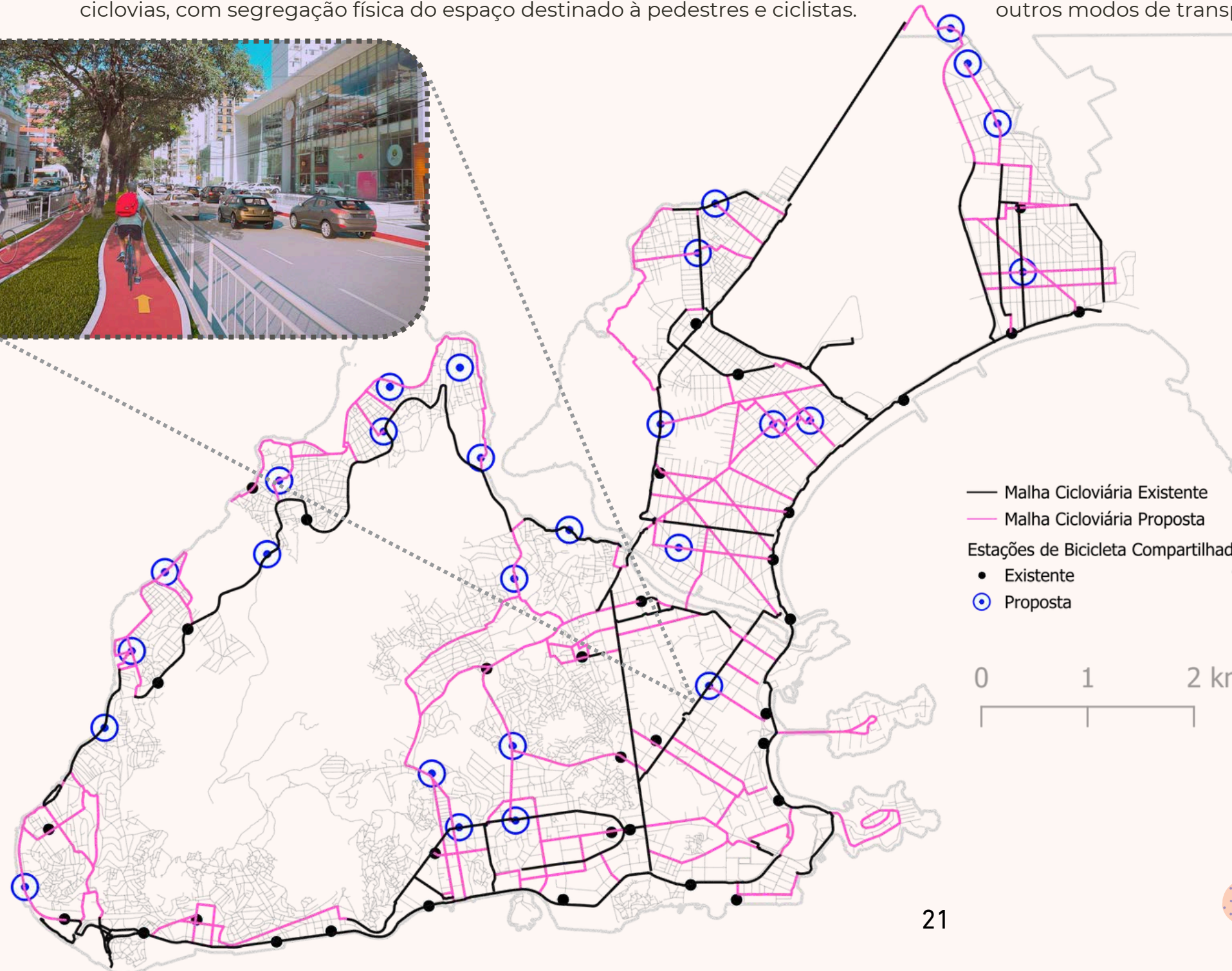
- **AÇÃO E2.A1** - Expansão da malha cicloviária
- **AÇÃO E2.A2** - Expansão do sistema de bicicletas compartilhadas
- **AÇÃO E2.A3** - Implantação de paraciclos e bicicletários
- **AÇÃO E2.A4** - Implantação de interseções seguras
- **AÇÃO E2.A5** - Implantação de infraestrutura de apoio



EIXO 02 - SISTEMA DE TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

AÇÃO E1.A1 - Expansão da malha cicloviária

A expansão da malha cicloviária de Vitória é proposta em um total de 80 quilômetros, com o objetivo de tornar a malha mais conectada e ampla no município. Esse total inclui ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, totalizando uma infraestrutura cicloviária de aproximadamente 140 quilômetros. A proposta considera também a readequação das atuais calçadas compartilhadas em ciclovias, com segregação física do espaço destinado à pedestres e ciclistas.



AÇÃO E1.A2 - Expansão do sistema de bicicleta compartilhada

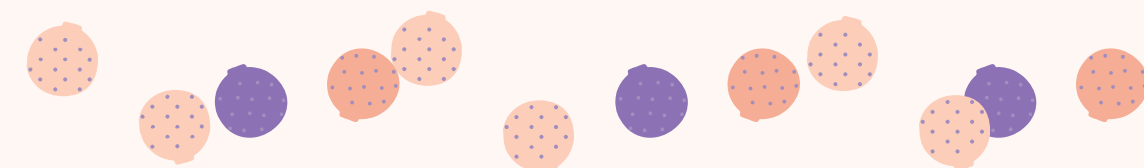
O sistema de compartilhamento de bicicletas favorece a neutralidade de emissões de gases de efeito estufa, democratiza o acesso e o uso às bicicletas, e possibilita, ainda, a intermodalidade, uma vez que pode ser combinada com outros meios, especialmente o transporte público coletivo. O uso desse sistema é uma alternativa de baixo custo e alta eficiência, se comparado a outros modos de transporte.

Considerando uma área de influência circular com rádio médio de 500 m, sugere-se a implantação de novas 27 estações, totalizando 65 estações de bicicleta compartilhada pela cidade, garantindo alta cobertura do sistema.

Além da ampliação da rede de estações no município, propõe-se a inserção de bicicletas elétricas no sistema. Essa inclusão amplia o alcance do sistema, atraindo novos usuários e promovendo uma mobilidade mais democrática.

+ 80 km
 de malha cicloviária

27 estações de
 bicicleta
 compartilhada



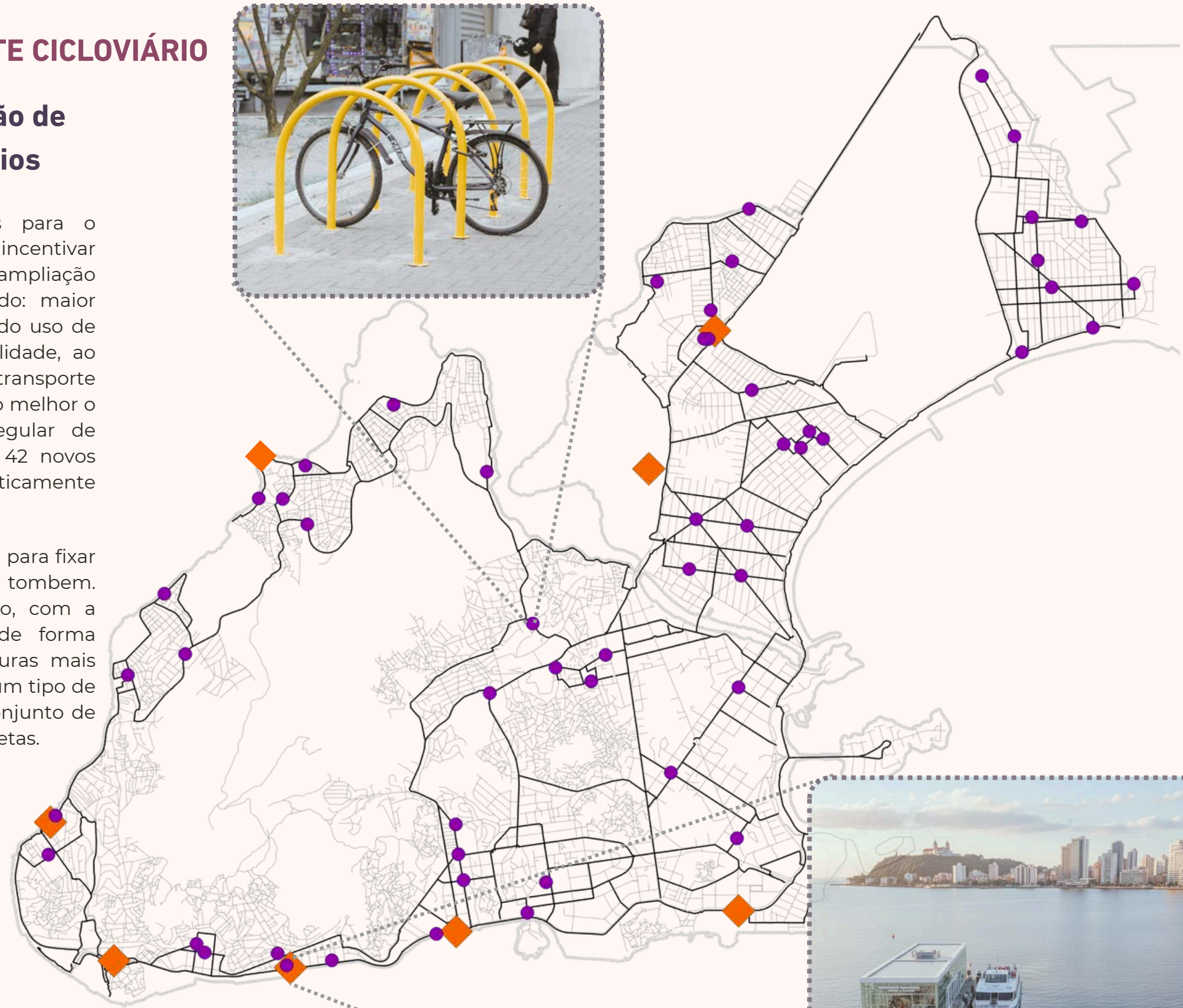
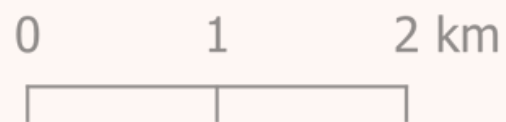
EIXO 02 - SISTEMA DE TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

AÇÃO E2.A3 - Implantação de paraciclos e bicicletários

A implementação de infraestruturas adequadas para o estacionamento seguro de bicicletas é essencial para incentivar o uso desse modo de transporte no dia a dia. A ampliação dessas estruturas traz diversos benefícios, incluindo: maior adesão ao uso da bicicleta e consequente redução do uso de veículos motorizados; fortalecimento da intermodalidade, ao permitir a integração eficiente entre bicicleta e transporte coletivo; e valorização do espaço público, organizando melhor o uso do viário e evitando o estacionamento irregular de bicicletas. Esta ação propõe a implementação de 42 novos paraciclos e 8 bicicletários públicos, percorrendo praticamente todos os trechos da rede cicloviária.

O paraciclo é definido como uma estrutura individual para fixar e trancar as bicicletas, impedindo que elas tombem. Normalmente são fixados no piso, parede ou teto, com a finalidade de manter uma ou mais bicicletas de forma ordenada. Os bicicletários, por sua vez, são estruturas mais robustas, geralmente em espaços fechados, com algum tipo de vigilância e infraestrutura adicional, contendo um conjunto de paraciclos e/ou área determinada para deixar as bicicletas.

- Paraciclos
- ◆ Bicicletários
- Malha Cicloviária Completa

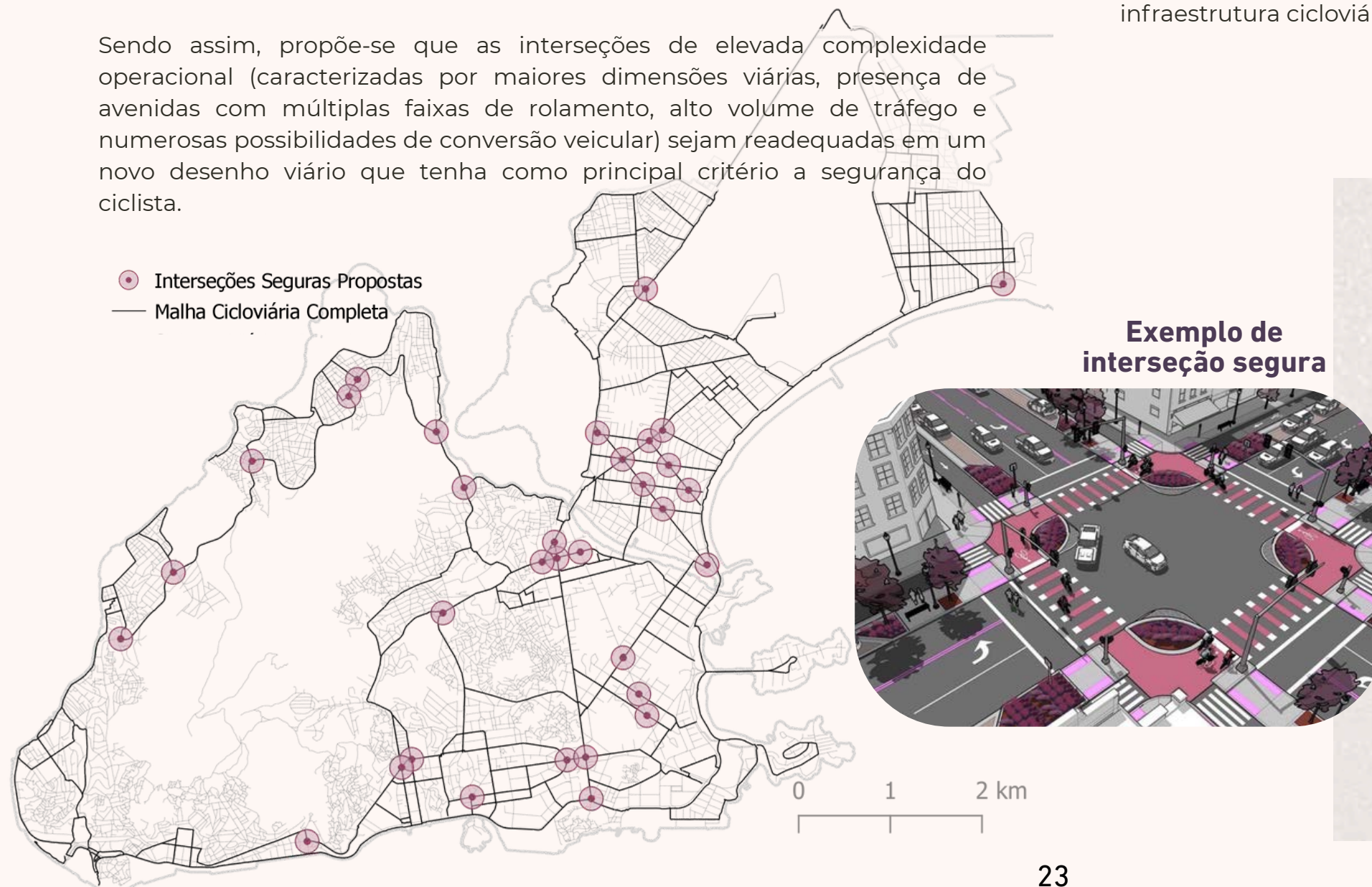


EIXO 02 - SISTEMA DE TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

AÇÃO E2.A4 - Implantação de interseções seguras

Um momento de especial dificuldade ao se pedalar são as travessias em interseções complexas, como cruzamentos de grandes avenidas, rotatórias e transposição de viadutos. Uma interseção segura é projetada para minimizar conflitos entre os diferentes modos de transporte, garantindo proteção e fluidez dos deslocamentos, especialmente para os atores mais vulneráveis do sistema. Essas interseções são dotadas de elementos que protegem os ciclistas e evidenciam sua presença para os motoristas de automóveis, promovendo maior previsibilidade e segurança.

Sendo assim, propõe-se que as interseções de elevada complexidade operacional (caracterizadas por maiores dimensões viárias, presença de avenidas com múltiplas faixas de rolamento, alto volume de tráfego e numerosas possibilidades de conversão veicular) sejam readequadas em um novo desenho viário que tenha como principal critério a segurança do ciclista.



Exemplo de interseção segura

AÇÃO E2.A5 - Implantação de infraestrutura de apoio

A infraestrutura de apoio aos ciclistas são equipamentos que, associados a uma estrutura já existente, facilitam o deslocamento por meio da bicicleta, como por exemplo: canaletas em escadarias, dispositivo de apoio para os pés, mobiliário urbano adaptado ou mesmo placas de sinalização na própria bicicleta. A implantação desses equipamentos é proposta em locais estratégicos, como escadarias, interseções conflituosas e interseções semaforizadas. Nessas áreas, os dispositivos de apoio devem ser incorporados ao projeto da via como elementos complementares da composição da infraestrutura cicloviária

Exemplo de infraestrutura de apoio



EIXO 3

SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Este Eixo abrange ações voltadas ao planejamento, expansão e requalificação da infraestrutura para pedestres, visando a melhoria de aspectos como acessibilidade, segurança e conforto nos deslocamentos a pé. Percebe-se atualmente, uma alta participação desse modo na matriz modal, correspondendo a 43% do total de viagens realizadas, destacando-se a necessidade de intervenções que fortaleçam ainda mais a caminhada como meio de transporte principal, tornando o pedestre protagonista da mobilidade urbana de Vitória em todas as regiões.

- **AÇÃO E3.A1** - Requalificação de calçadas
- **AÇÃO E3.A2** - Requalificação de escadarias e becos
- **AÇÃO E3.A3** - Implantação de esquinas seguras e travessias elevadas
- **AÇÃO E3.A4** - Utilização de ações de urbanismo tático
- **AÇÃO E3.A5** - Elaboração do Plano de Caminhabilidade



EIXO 03 - SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

AÇÃO E3.A1 - Requalificação calçadas

Essa proposta trata-se de um projeto abrangente para revitalizar e adaptar as calçadas do município de Vitória, especialmente aquelas identificadas no processo de inventário que foram classificadas como “ruim” nos aspectos de conservação, largura e acessibilidade. O objetivo é transformar todas as calçadas da cidade em trajetos seguros, acessíveis e integrados. As calçadas a serem requalificadas devem ser analisadas em projetos que contemplem: padronização do revestimento, remoção de barreiras arquitetônicas, nivelamento adequado, adequação de sinalização tátil para pessoas com deficiência visual e ampliação da largura mínima para pelo menos 1 metro.

AÇÃO E3.A2 - Requalificação de Escadarias e Becos

Assim como no processo de requalificação das calçadas, deve-se contemplar as escadarias e becos do município de Vitória, tornando-os mais seguros e acessíveis para todos os tipos de pedestres. As escadarias e becos a serem requalificados devem passar por projetos que assegurem nivelamento adequado, sinalização tátil, conservação do pavimento e integração urbanística ao entorno. As intervenções devem incluir soluções sustentáveis, como drenagem eficiente e materiais de menor impacto ambiental. Além disso, é essencial que as principais escadarias mantenham conexão com vias contínuas, facilitando o acesso dos moradores ao transporte público e a serviços essenciais.

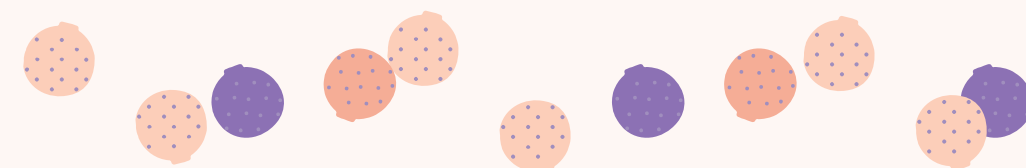
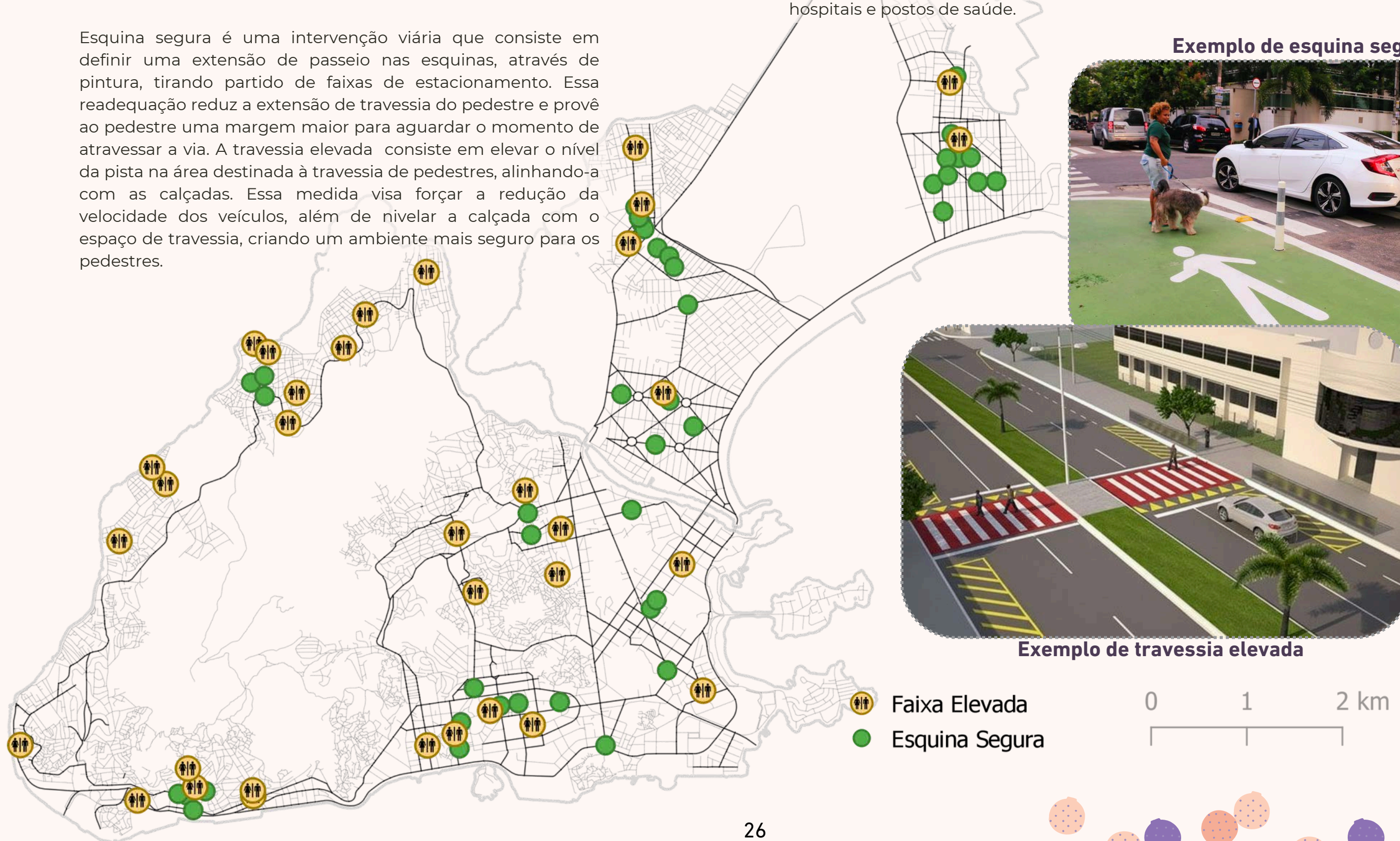


EIXO 03 - SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

AÇÃO E3.A3 - Implantação de Esquinas Seguras e Travessias Elevadas

Esquina segura é uma intervenção viária que consiste em definir uma extensão de passeio nas esquinas, através de pintura, tirando partido de faixas de estacionamento. Essa readequação reduz a extensão de travessia do pedestre e provê ao pedestre uma margem maior para aguardar o momento de atravessar a via. A travessia elevada consiste em elevar o nível da pista na área destinada à travessia de pedestres, alinhando-a com as calçadas. Essa medida visa forçar a redução da velocidade dos veículos, além de nivelar a calçada com o espaço de travessia, criando um ambiente mais seguro para os pedestres.

Travessias elevadas e esquinas seguras devem ser implantadas em áreas urbanas de grande fluxo de pedestres e em locais onde se deseja reduzir a velocidade dos veículos para aumentar a segurança. Alguns dos principais locais de instalação são: áreas escolares; zonas comerciais e centros urbanos; hospitais e postos de saúde.



EIXO 03 - SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

AÇÃO E3.A4 - Utilização de ações de urbanismo tático

O urbanismo tático é uma estratégia para a implementação de projetos de forma rápida por meio de materiais de baixo custo, como tinta, balizadores e tachões. Também chamada de “urbanismo faça-você-mesmo”, a técnica permite testar soluções, proporcionar a interlocução com as pessoas que utilizam o espaço e mensurar os impactos das medidas adotadas na dinâmica local.

Como exemplo de ações de urbanismo tático cita-se a ampliação de calçadas, que oferece mais espaço para que o deslocamento de pedestres se torne mais agradável em regiões de fluxo intenso. Outra possibilidade é a utilização de vagas de estacionamento por bares e restaurantes para a implantação de parklets, aumentando a sensação de segurança no entorno das atividades econômicas da região e incentivando o deslocamento pedonal.

Exemplo de readequação de geometria com urbanismo tático



AÇÃO E3.A5 - Elaboração do Plano de Caminhabilidade

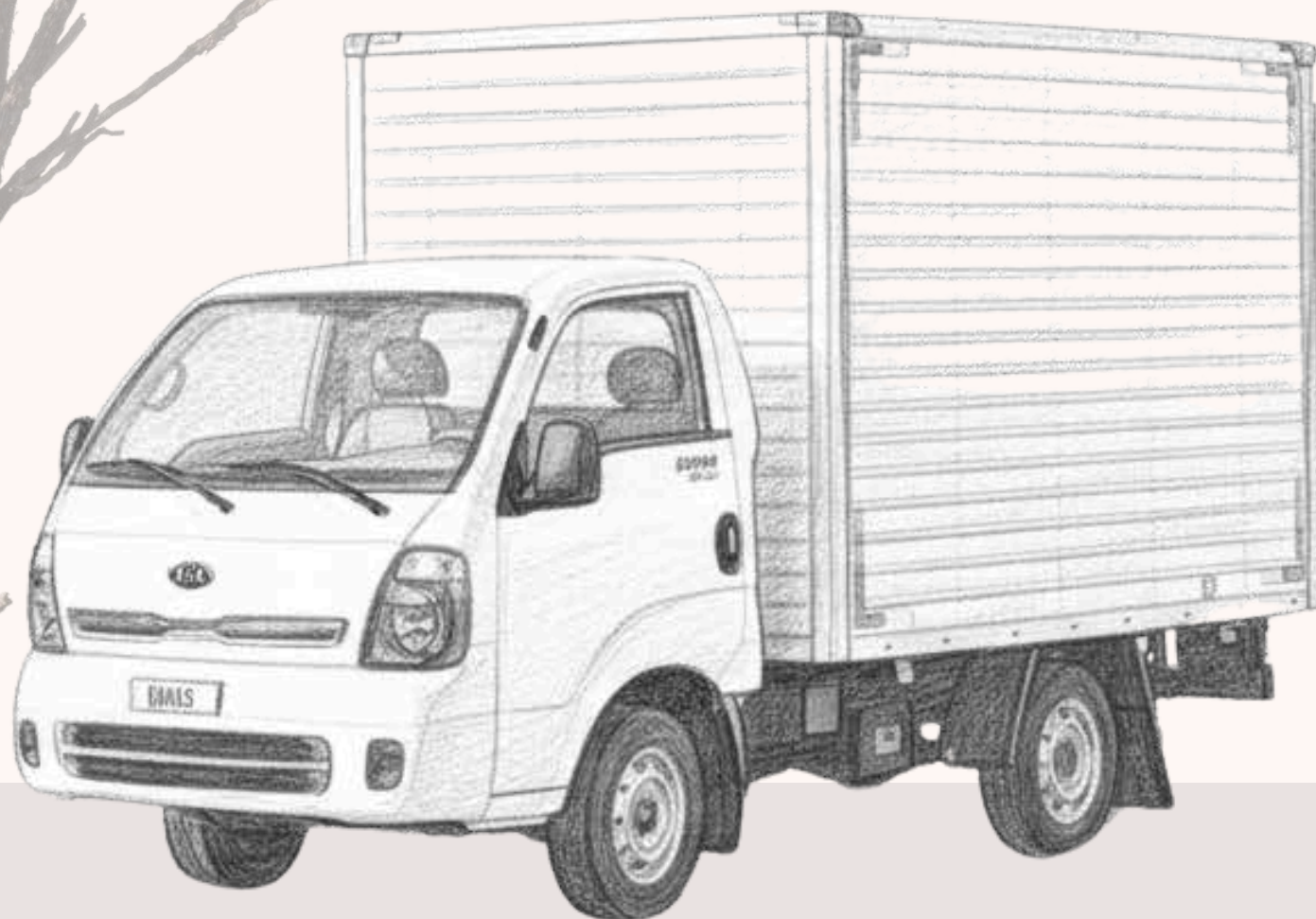
Com objetivo de tornar o pedestre protagonista na mobilidade urbana de Vitória, a Elaboração de um Plano de Caminhabilidade surge como forma de detalhar mais as características das calçadas e da forma que a população se relaciona com esse elemento. Esse Plano contribui para que as propostas de intervenção sejam concebidas e implantadas de forma mais eficiente, uma vez que tem como foco específico a análise dos passeios presentes no município em seus diversos aspectos. Um Plano de Caminhabilidade deve envolver as seguintes atividades: Definição de metas e objetivos; Diagnóstico; Plano de Ações; Estudo de viabilidade; Participação popular.

É importante também que o Plano de Caminhabilidade envolva diagnóstico e propostas para requalificação de escadarias e becos, já que esses equipamentos são muito presentes na cidade e demasiadamente importante para a população que reside e frequenta regiões com alta densidade de escadarias. O nível de especificidade ideal para o levantamento desses espaços está além do escopo de inventário presente em um Plano de Mobilidade, de forma que é fundamental a elaboração de um Plano Setorial específicos para garantir uma compreensão mais aprofundada sobre as escadarias, becos e áreas semelhantes.



EIXO 4

SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE CARGAS URBANAS



O transporte de cargas é um componente fundamental para o desenvolvimento econômico e social de um município. Em Vitória, essa importância é ainda mais acentuada devido à presença de infraestrutura estratégica, como porto, aeroporto e empresas industriais e de logística em seu território. No entanto, a circulação de veículos de carga, especialmente os de grande porte, em áreas centrais da cidade acarreta impactos significativos, como aumento da poluição atmosférica e sonora, maior risco de acidentes, obstrução do tráfego e degradação da infraestrutura viária. Diante disso, o Eixo referente ao transporte de cargas apresenta uma ação principal:

AÇÃO E4.A1 - Elaboração do Plano de Logística Urbana de Cargas

Propõe-se a elaboração de um Plano de Logística Urbana de Cargas (PLUC) com objetivo de mapear de forma mais detalhada os fluxos de cargas no território, identificar gargalos, áreas de conflito, e propor soluções adequadas ao contexto urbano de Vitória. O plano deverá considerar, de forma articulada, a movimentação portuária e sua conexão com os demais eixos logísticos – rodoviários, ferroviários e aeroportuários – propondo estratégias que minimizem os impactos urbanos.

O PLUC também deve conter um plano detalhado para contingência para cargas perigosas. A circulação desses materiais em áreas densamente povoadas exige protocolos rigorosos de segurança, sinalização adequada, monitoramento em tempo real e, acima de tudo, a existência de um plano de contingência estruturado. Esse plano deve prever ações rápidas em caso de acidentes, incluindo procedimentos de contenção, evacuação, comunicação à população e articulação com os órgãos de emergência.



TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS

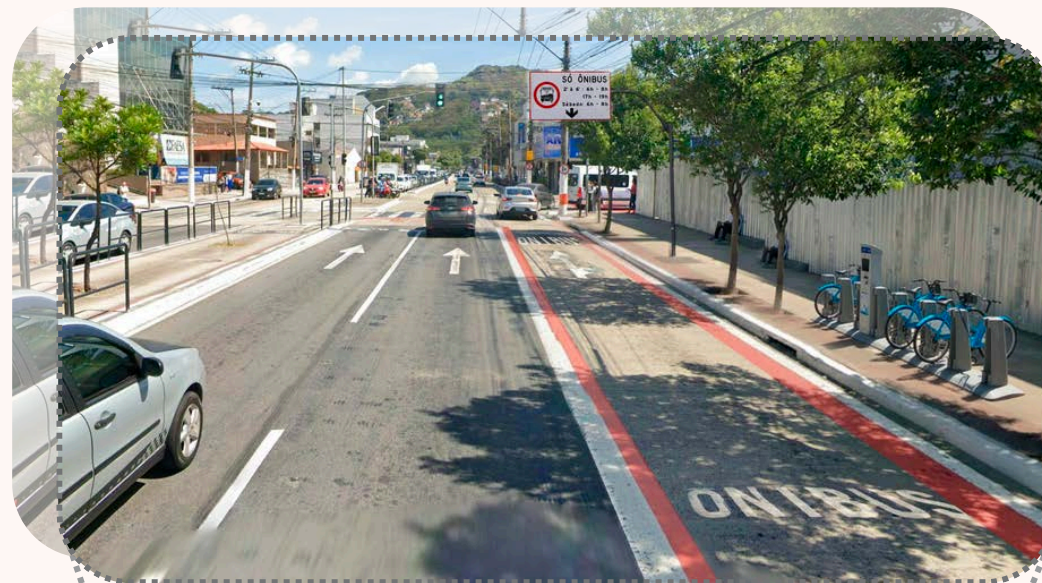
EIXO 5

Este Eixo apresenta propostas para aprimorar o transporte coletivo por ônibus em Vitória, com foco na priorização desse modo nas vias com maior demanda, no aumento da capilaridade do sistema, na qualificação das paradas com melhorias de conforto e segurança, e melhoria de segurança de uma forma geral no sistema de ônibus. As propostas também incluem ações para melhorar a experiência de integração entre linhas de ônibus e aperfeiçoar a gestão da operação. O objetivo geral dessas propostas é fortalecer o papel do transporte coletivo na mobilidade urbana, reduzindo impactos negativos e ampliando sua capacidade de atender às necessidades atuais e futuras da população.

- **AÇÃO E5.A1** - Implantação de faixas exclusivas de ônibus
- **AÇÃO E5.A2** - Implantação de abrigo metálico
- **AÇÃO E5.A3** - Implantação de pontos de apoio à integração
- **AÇÃO E5.A4** - Implantação de ferramenta de denúncia no aplicativo Ônibus GV
- **AÇÃO E5.A5** - Instalação de paradas seguras
- **AÇÃO E5.A6** - Ampliação da cobertura das linhas de ônibus com inclusão da Ilha do Frade
- **AÇÃO E5.A7** - Melhoria na Gestão do Transporte Coletivo Metropolitano

EIXO 05 - TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS

AÇÃO E5.A1 - Implantação de Faixas Exclusivas de Ônibus



Um dos objetivos de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é priorizar o transporte público em relação aos modos motorizados individuais. Em Vitória, a única via que atualmente conta com faixa exclusiva para ônibus é a Terceira Ponte. No entanto, há importantes corredores viários com alta concentração de linhas e grande relevância para a fluidez dos deslocamentos, como as avenidas Jerônimo Monteiro e Princesa Isabel, no Centro; Vitória e Nossa Senhora da Penha, que conectam a Ilha ao Continente; e Fernando Ferrari, no setor leste da área continental.

Diante disso, propõe-se a implantação de faixas exclusivas para ônibus nesses trechos, com o objetivo de aprimorar a fluidez, a velocidade operacional, a regularidade e a atratividade do transporte coletivo, beneficiando diretamente seus usuários. Recomenda-se que nas faixas exclusivas para ônibus, seja permitida apenas a circulação de veículos de transporte coletivo, táxis e veículos de emergência, sendo o acesso de veículos motorizados individuais restrito apenas para a realização de conversões à direita.

+ 27 km
de faixa exclusiva

- Faixa exclusiva de ônibus proposta
- Faixa Verde já existente - Terceira Ponte



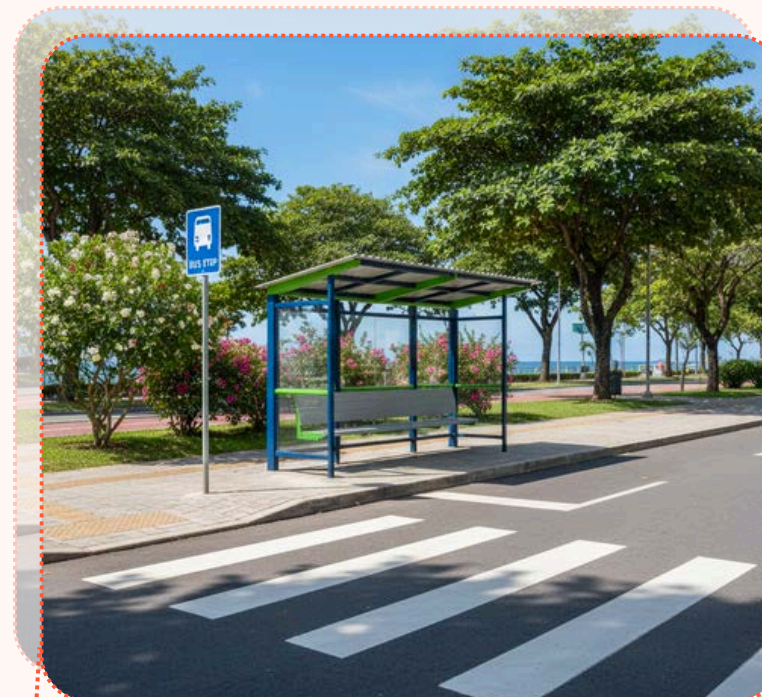
EIXO 05 - TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS

AÇÃO E5.A2 - Implantação de abrigo metálico

Muitos pontos de parada de ônibus em Vitória são sinalizados somente com placas em poste, sem abrigos e assentos. Com o objetivo de qualificar a experiência dos usuários do transporte coletivo, o município deve ter o máximo de paradas com abrigos seguros e confortáveis.

Sendo assim, sugere-se implantação de abrigos e bancos de forma a melhorar o conforto do usuário enquanto espera pelo ônibus, são sugeridos 13 pontos para esses equipamentos.

Além desses locais, Sempre que houver espaço disponível, é recomendável instalar abrigos e bancos nas paradas de ônibus, promovendo mais conforto aos usuários e incentivando o uso do transporte coletivo.



- Legenda**
- Ponto de apoio à integração
 - Parada segura
 - Abrigo metálico



EIXO 05 - TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS

AÇÃO E5.A3 - Implantação de pontos de apoio à integração

O município de Vitória não possui terminais de ônibus, e a integração entre linhas ocorre exclusivamente por meio da integração tarifária, considerada eficaz e mantida como diretriz. Contudo, o diagnóstico apontou dois desafios principais: a precariedade da infraestrutura dos pontos de parada, que gera insegurança e desconforto, e os longos tempos de espera entre conexões. Embora a redução desses intervalos dependa de ajustes operacionais complexos, a melhoria da experiência do usuário pode mitigar seus efeitos.

Nesse sentido, propõe-se a implantação de cinco pontos de apoio à integração, distribuídos em locais estratégicos, reforçando a segurança, o conforto e a integração física entre linhas. Esses pontos devem ser projetados para estimular a integração física entre linhas, oferecendo maior segurança e comodidade aos usuários, por meio da disponibilização de infraestrutura de apoio, como assentos adequados, cobertura, sanitários, comércios locais (cafés, lojas, bancas).

AÇÃO E5.A4 - Implantação de ferramenta de denúncia de assédio e violência no aplicativo Ônibus GV

A insegurança no transporte coletivo é uma preocupação recorrente em diversas cidades do país, muitas delas com destaque a maior insegurança de meninas e mulheres que sofrem assédio sexual. Assim, propõe-se integrar ao aplicativo Ônibus GV uma ferramenta de denúncia de assédio e violência, inspirada em soluções já adotadas em Fortaleza e Salvador. O recurso permitirá que vítimas ou testemunhas registrem ocorrências de forma rápida e segura pelo aplicativo, em conformidade com a LGPD. As informações serão encaminhadas às autoridades, que poderão solicitar imagens das câmeras dos ônibus ou dos pontos de parada. Além disso, a tecnologia auxiliará no mapeamento de áreas de maior risco, apoiando ações preventivas. A iniciativa busca fortalecer a proteção dos passageiros e tornar o transporte público mais seguro e inclusivo.

AÇÃO E5.A5 - Instalação de paradas seguras

A implantação das Paradas Seguras em pontos estratégicos de Vitória tem como objetivo fortalecer a confiança da população no transporte público como um meio seguro de deslocamento, alinhando-se ao compromisso municipal com uma mobilidade urbana sustentável, acessível, inclusiva e orientada à segurança viária. Embora o foco principal seja a proteção dos usuários, a proposta também visa aprimorar significativamente o conforto e a acessibilidade das paradas.

A iniciativa foi estruturada de forma integrada a outras ações de estímulo ao uso do transporte coletivo. Prevê-se a implantação de 53 Paradas Seguras, sendo 13 em locais que receberão novos abrigos metálicos (E5.A2) e 40 em pontos que já dispõem dessa estrutura. As Paradas Seguras deverão ser estruturas modernas, padronizadas e tecnicamente qualificadas, incorporando os seguintes elementos:

- Iluminação permanente em LED;
- Câmeras de monitoramento 24h;
- Botão de emergência;
- Abrigo resistente e confortável;
- Cobertura ampla;
- Assentos ergonômicos;
- Painéis informativos com horários em tempo real;
 - Mapas das linhas;
 - QR Code para acesso ao app Ônibus GV;
 - Conexão Wi-Fi aberta;
 - Portas USB para recarga de dispositivos móveis.



EIXO 05 - TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS

AÇÃO E5.A6 - Ampliação da cobertura das linhas de ônibus com inclusão da Ilha do Frade

O grau de cobertura espacial de Vitória pelas linhas de ônibus municipais é de 96,95%, representando um alcance satisfatório do sistema de transporte público para a população. Apesar disso, o bairro da Ilha do Frade é uma área não coberta pelo sistema municipal. Propõe-se, portanto, a inclusão da Ilha do Frade na cobertura do sistema de transporte coletivo de Vitória. Essa ampliação pode ocorrer de duas formas:

1. Criação de uma nova linha alimentadora, conectada a pontos estratégicos atendidos por linhas troncais já existentes;
2. Alteração de uma linha existente, incluindo a Ilha do Frade em seu itinerário.

Vitória
+ conectada
+ integrada



AÇÃO E5.A7 - Melhoria na Gestão do Transporte Coletivo Metropolitano

Para fortalecer sua influência no planejamento e nas decisões estratégicas do transporte coletivo metropolitano, Vitória deve adotar frentes complementares de atuação, priorizando mecanismos de governança formalizados e de atuação contínua. Tais como:

a. Atuação no CODIVIT

Vitória deve intensificar sua participação no CODIVIT — órgão deliberativo e consultivo da RMGV — qualificando sua representação para influenciar diretamente políticas metropolitanas de mobilidade e desenvolvimento urbano.

b. Convênio de Cooperação com o Estado

Propõe-se a celebração de um Convênio de Cooperação com o Governo do Estado, conforme a Lei Complementar nº 750/2013, para ampliar o protagonismo municipal na gestão do Sistema Transcol. O convênio poderá incluir participação no planejamento de linhas, definição de investimentos, modernização da infraestrutura, apoio à fiscalização e articulação permanente com a Ceturb-GV, garantindo decisões mais alinhadas aos interesses locais.



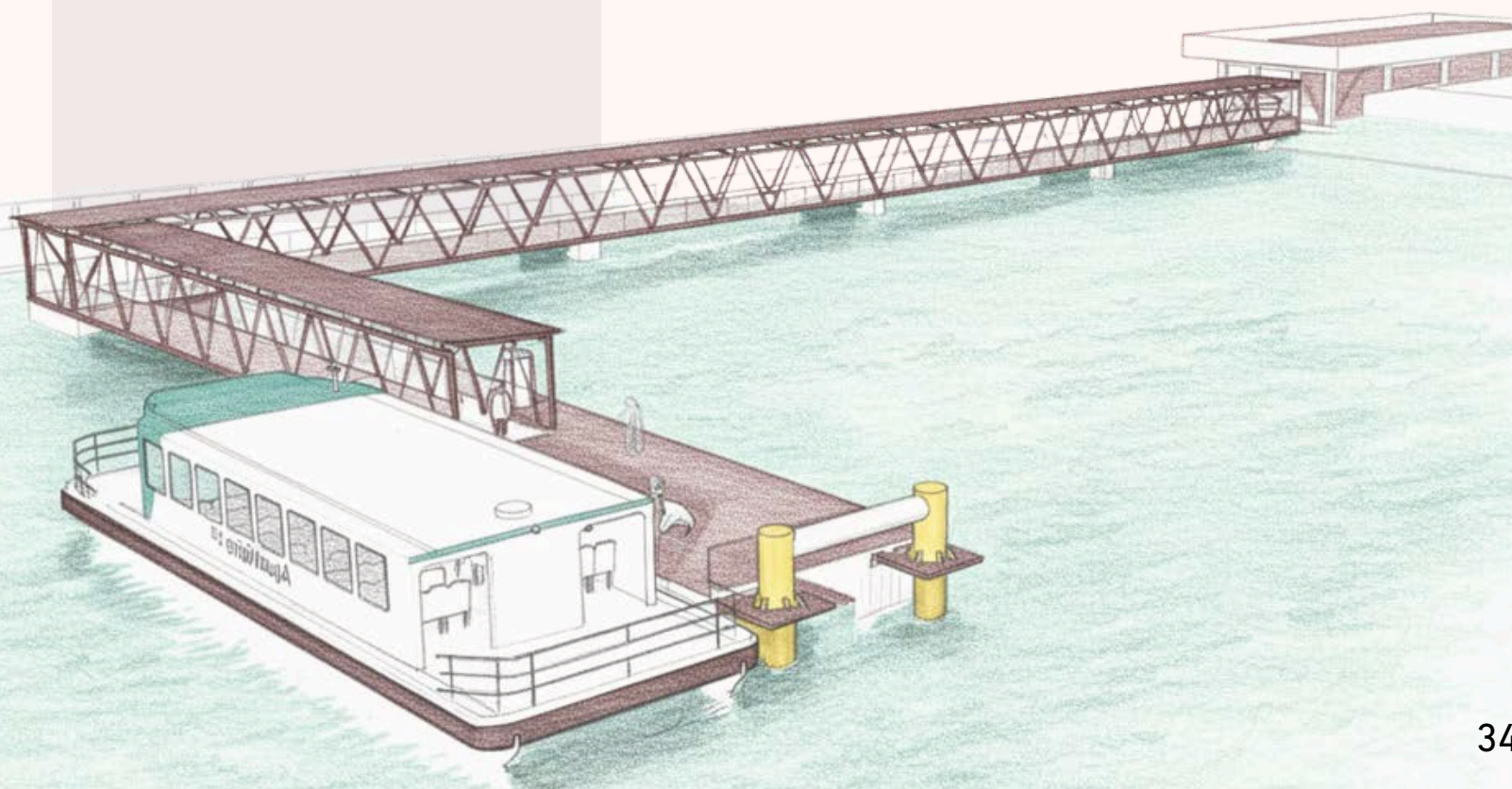
DEMAIS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

EIXO 6

O Eixo 6 abrange os demais serviços de transporte público que complementam o sistema principal de transporte coletivo urbano, representando modos estratégicos para ampliar a cobertura territorial e a acessibilidade da população. No contexto de Vitória, este eixo contempla três frentes prioritárias de atuação: o serviço de táxi (transporte público individual), o transporte aquaviário e os sistemas de transporte vertical (funiculares).

A atuação integrada desses modais busca fortalecer a mobilidade urbana sob uma perspectiva multimodal, inclusiva e sustentável, oferecendo soluções adequadas às características geográficas do município — marcado pela presença de morros, áreas insulares e corredores litorâneos.

- **AÇÃO E6.A1** - Expansão do uso das viagens de transporte público individual
- **AÇÃO E6.A2** - Expansão e modernização da infraestrutura do transporte aquaviário
- **AÇÃO E6.A3** - Implantação de Planos Inclinados (Sistema de Funiculares)



EIXO 06 - DEMAIS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

AÇÃO E6.A1 - Expansão do uso das viagens de transporte público individual

O transporte público individual refere-se ao sistema de táxis, sendo uma das peças que compõe a matriz de mobilidade urbana da cidade de Vitória. Seu uso contribui para o deslocamento especialmente em regiões com menor acesso ao transporte coletivo, horários de menor oferta e para públicos com mobilidade reduzida. Considerando a importância desse meio, propõe-se as seguintes medidas:

- **Implantação de Novos Pontos de Táxi no Bairro Santa Martha**

Recomenda-se a criação de dois novos pontos de táxi, estrategicamente localizados em áreas de maior fluxo, como proximidades de unidades de saúde, polos comerciais ou vias arteriais.

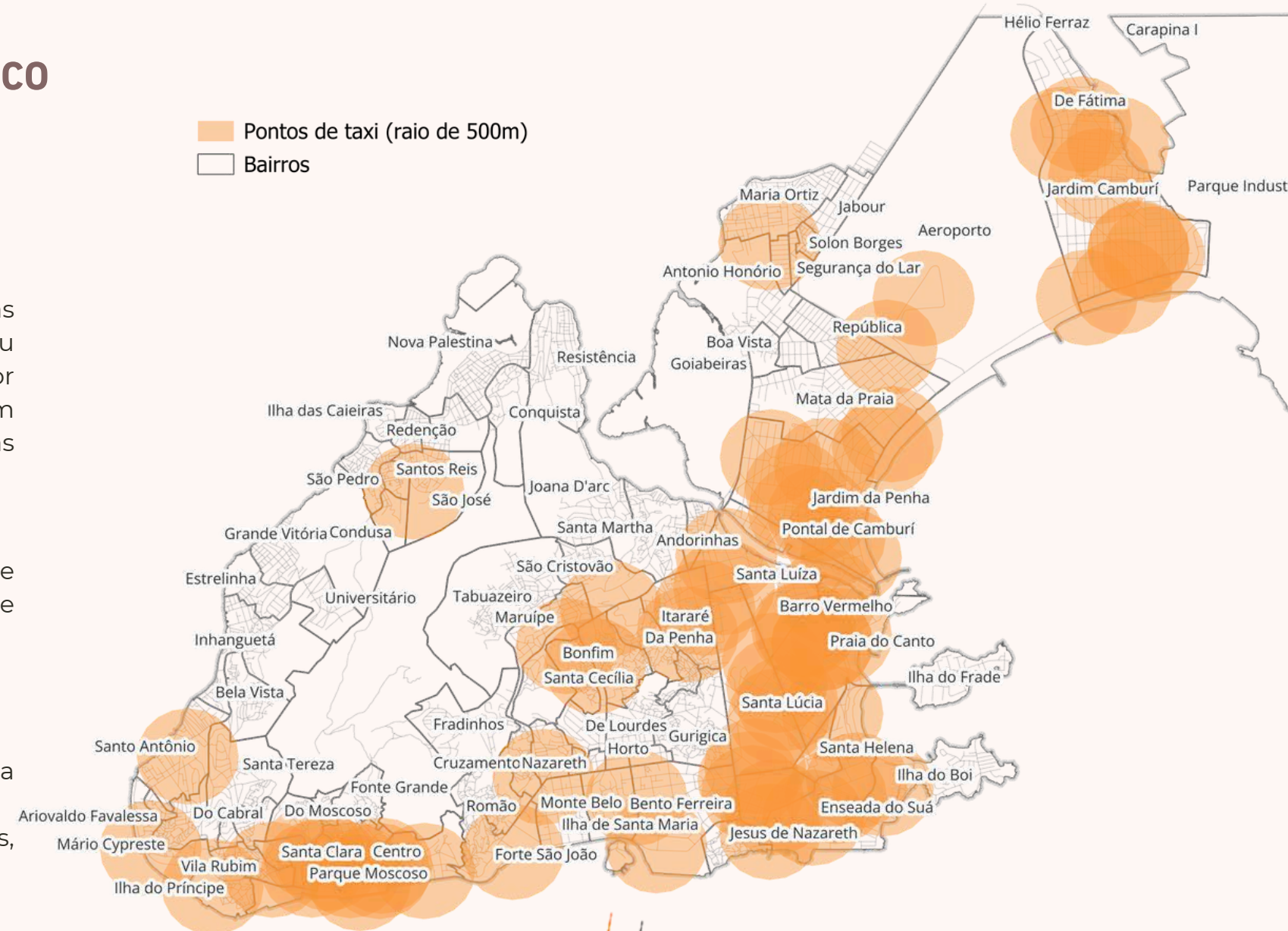
- **Revisão da Cobertura no Bairro Jardim Camburi**

Propõe-se a ampliação da oferta de táxis nesse bairro, por meio de:

- Criação de pelo menos três novos pontos de táxi em regiões com alta densidade e atualmente desatendidas; ou
- Aumento do número de permissionários nos pontos já existentes, com especial atenção aos horários de maior demanda.

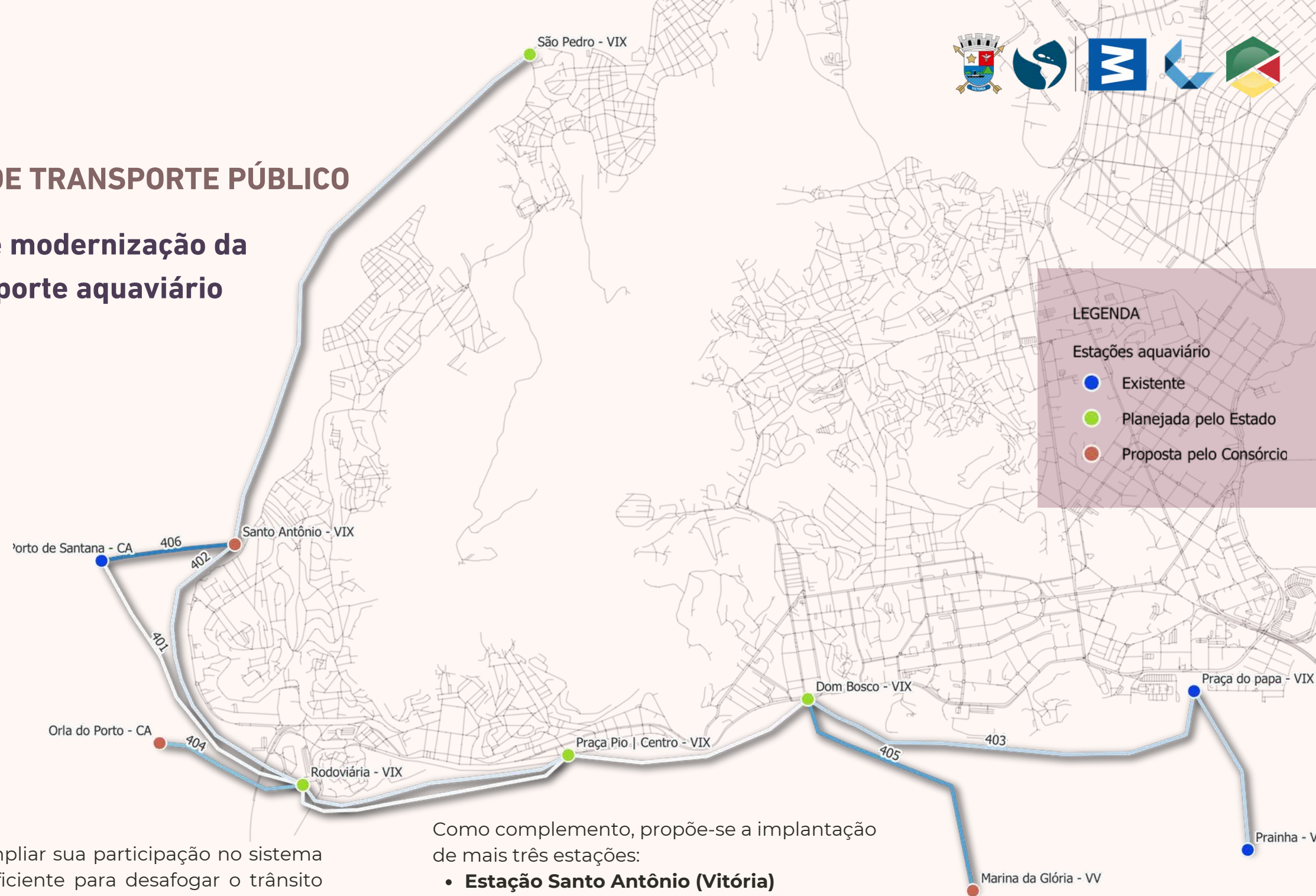
- **Integração e Sinalização dos Pontos de Táxi**

Os pontos novos e existentes devem ser bem-sinalizados, iluminados e, sempre que possível, integrados a outros modos de transporte, como ônibus e bicicletas. A criação de zonas de embarque e desembarque acessíveis também deve ser prioridade.



EIXO 06 - DEMAIS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

AÇÃO E6.A2 - Expansão e modernização da infraestrutura do transporte aquaviário



LEGENDA

Estações aquaviário

- Existente
- Planejada pelo Estado
- Proposta pelo Consórcio

O modo aquaviário tem o potencial de ampliar sua participação no sistema de transportes, oferecendo uma opção eficiente para desafogar o trânsito nas vias terrestres, reduzir a dependência do transporte individual e promover uma maior integração com modos ativos, como a bicicleta, além de outros sistemas de transporte coletivo. A ampliação do sistema aquaviário segue uma tendência global de incentivo a meios de locomoção mais sustentáveis, contribuindo para a redução da emissão de poluentes e melhorando a qualidade de vida da população.

A expansão das estações já estão em curso, incluindo:

- **Estação Rodoviária (Vitória)** – em fase de execução.
- **Estação Dom Bosco (Vitória), Estação Praça Pio | Centro (Vitória), Estação São Pedro (Vitória)** – em fase avançada de planejamento.

Como complemento, propõe-se a implantação de mais três estações:

- **Estação Santo Antônio (Vitória)**
- **Estação Orla do Porto (Cariacica)**
- **Estação Maria da Glória (Vila Velha)**

Com a inclusão de tais estações, propõe-se que as linhas sejam adaptadas da seguinte maneira, sendo a estação Dom Bosco um terminal de integração:

- **Linha 401:** Porto de Santana / Rodoviária / Centro / Dom Bosco
- **Linha 402:** São Pedro / Rodoviária / Centro
- **Linha 403:** Prainha / Praça do Papa / Dom Bosco

Como complemento a essas linhas, propõe-se a criação de mais três linhas:


- **Linha 404:** Rodoviária (Vitória) / Orla do Porto (Cariacica)
- **Linha 405:** Dom Bosco (Vitória) / Maria da Glória (Vila Velha)
- **Linha 406:** Santo Antônio (Vitória) / Porto de Santana (Cariacica)

EIXO 06 - DEMAIS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO






AÇÃO E6.A3 - Implantação de Planos Inclinados (Sistema de Funiculares)

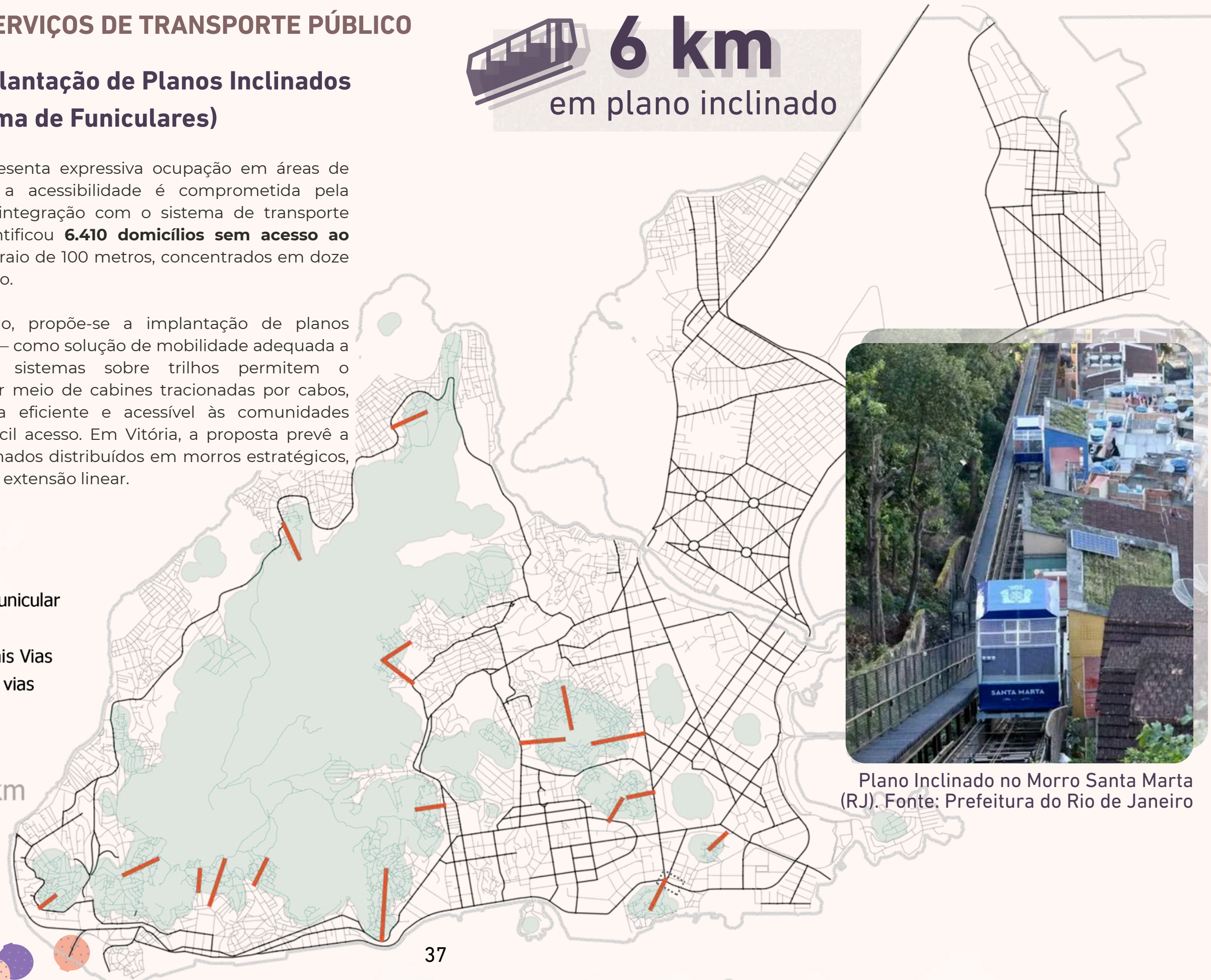
O município de Vitória apresenta expressiva ocupação em áreas de morros e encostas, onde a acessibilidade é comprometida pela topografia e pela falta de integração com o sistema de transporte público. O diagnóstico identificou **6.410 domicílios sem acesso ao transporte coletivo** em um raio de 100 metros, concentrados em doze regiões com relevo acentuado.

Para enfrentar esse desafio, propõe-se a implantação de planos inclinados — ou funiculares — como solução de mobilidade adequada a terrenos íngremes. Esses sistemas sobre trilhos permitem o deslocamento em aclive por meio de cabines tracionadas por cabos, oferecendo uma alternativa eficiente e acessível às comunidades localizadas em áreas de difícil acesso. Em Vitória, a proposta prevê a instalação de 18 planos inclinados distribuídos em morros estratégicos, totalizando cerca de 6 km de extensão linear.



6 km
em plano inclinado

-  Ligações conceituais - Funicular
-  Relevo acima de 35m
-  Sistema Viário - Principais Vias
-  Sistema Viário - Demais vias
-  Limite Municipal



Plano Inclinado no Morro Santa Marta (RJ). Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro

SEGURANÇA VIÁRIA

EIXO 7



O Eixo 7 tem como objetivo geral promover a Visão Zero, uma abordagem estratégica e ética que tem como diretriz central a redução progressiva, até a eliminação total, das mortes e lesões graves decorrentes de sinistros de trânsito. Essa política se baseia na premissa de que nenhuma morte no trânsito é aceitável, e que o sistema viário deve ser projetado para antecipar falhas humanas e reduzir seus impactos.

O planejamento urbano e de mobilidade deve priorizar a segurança de todos os usuários da via, especialmente os mais vulneráveis, com foco em infraestrutura adequada, redução de velocidades e incentivo a modos de transporte sustentáveis. Tecnologias de monitoramento e controle devem ser incorporados para subsidiar a tomada de decisões e a avaliação dos resultados.

- **AÇÃO E7.A1** - Elaboração de Plano de Segurança Viária
- **AÇÃO E7.A2** - Realização de campanhas educativas de trânsito continuadas
- **AÇÃO E7.A3** - Realização de treinamentos para promoção da Visão Zero e Sistemas Seguros
- **AÇÃO E7.A4** - Realização de auditoria de segurança viária nos trechos críticos
- **AÇÃO E7.A5** - Consolidação do Sistema de Gestão e Monitoramento de Sinistros de Trânsito
- **AÇÃO E7.A6** - Medidas de fiscalização e organização de tráfego
- **AÇÃO E7.A7** - Promoção da moderação do tráfego

EIXO 07 - SEGURANÇA VIÁRIA

AÇÃO E7.A1 - Elaboração do Plano de Segurança Viária

Com o objetivo de reduzir, e até zerar, a mortalidade no trânsito, propõe-se a elaboração de um Plano de Segurança Viária, baseado na abordagem de Sistemas Seguros. Esse modelo estabelece que a segurança viária é uma responsabilidade compartilhada, cabendo ao governo a tarefa de promover um sistema que leve em conta as falhas humanas. Assim, é necessário desenvolver políticas públicas abrangentes que considerem todos os elementos envolvidos na segurança viária, incluindo tecnologia veicular, limites de velocidade, dinâmica populacional, planejamento urbano, fiscalização, educação e capacitação.

A estratégia proposta deve ter ações de curto, médio e longo prazo, tendo como principal objetivo a redução do número de mortes no trânsito, fundamentando-se na Visão Zero, uma das mais bem-sucedidas políticas de segurança viária do mundo que parte do princípio de que nenhuma vida perdida no trânsito é aceitável.

O Plano deve ser elaborado com foco na segurança viária, mas também na inclusão social, garantindo prioridade aos usuários mais vulneráveis. Deverá ser elaborado um plano de ações estruturado conforme os seis pilares do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS):

1. **Gestão da Segurança no Trânsito**
2. **Vias Seguras**
3. **Segurança Veicular**
4. **Educação para o Trânsito**
5. **Atendimento às Vítimas**
6. **Normatização e Fiscalização**



AÇÃO E7.A2 - Realização de Campanhas Educativas de Trânsito Continuadas

As campanhas educativas de trânsito em Vitória devem ser contínuas, integradas à fiscalização e à engenharia, e alinhadas ao PNATRANS, priorizando comportamentos seguros, proteção aos usuários vulneráveis e uso adequado de equipamentos de segurança. A comunicação deve evitar o apelo exclusivo ao medo e adotar abordagens positivas e identificáveis pelo público, valorizando atitudes corretas e preparando a população para mudanças urbanas, como redução de velocidade e expansão da infraestrutura cicloviária. Ações regulares, como o Maio Amarelo, devem envolver escolas, empresas, mídia e instituições públicas, reforçando a responsabilidade compartilhada e consolidando uma cultura de segurança viária no município.

AÇÃO E7.A3 - Realização de treinamentos para promoção da Visão Zero e Sistemas Seguros

A capacitação contínua das equipes da SETRAN, SEMSU e GCMV é essencial para consolidar a Visão Zero e o Sistema Seguro em Vitória, com treinamentos periódicos que atualizem conhecimentos sobre legislação, boas práticas, tecnologias e prevenção de sinistros, colocando os pedestres e demais usuários vulneráveis no centro das prioridades. Além disso, o município deve promover intercâmbio técnico com outras cidades e instituições, fortalecendo parcerias e incorporando soluções inovadoras, enquanto cursos regulares garantem qualificação permanente e uma gestão do trânsito mais eficiente e comprometida com a segurança viária.



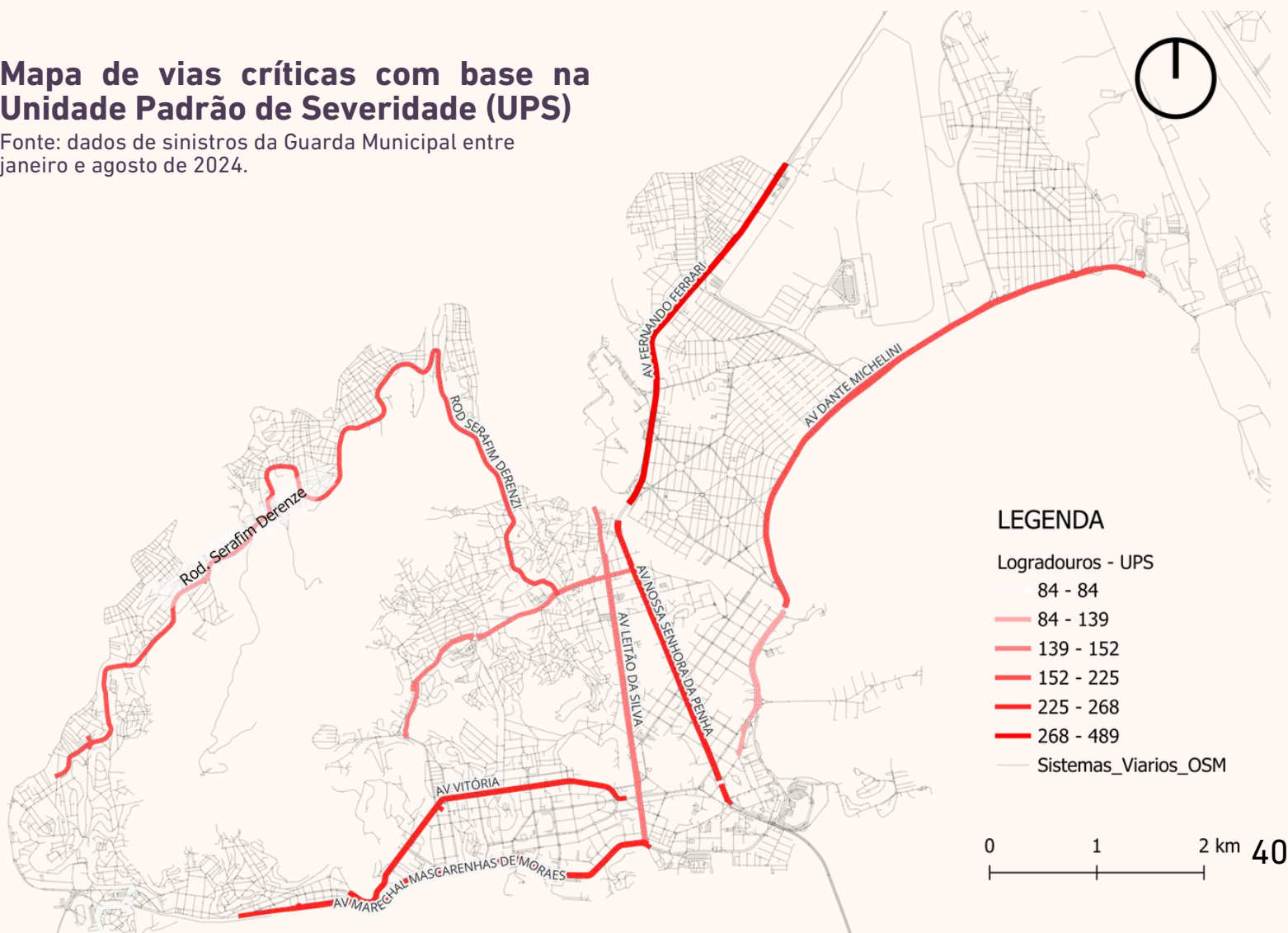
EIXO 07 - SEGURANÇA VIÁRIA

AÇÃO E7.A4 - Realização de Auditoria de Segurança nos Trechos Críticos

A Auditoria de Segurança Viária é uma revisão técnica e preventiva do traçado das vias, realizada desde a fase de concepção até antes da abertura ao tráfego, com o objetivo de identificar riscos, analisar a relação entre desenho viário, tráfego, comportamento dos usuários e uso do solo, e propor intervenções em geometria, sinalização e operação. Alinhada ao conceito de Sistemas Seguros, a auditoria é indicada especialmente para trechos com alta incidência de sinistros ou grande fluxo motorizado, como as Avenidas Serafim Derenzi e Dante Michelini. Seu processo envolve análise do traçado, diagnóstico de pontos críticos, proposição de melhorias e elaboração de relatório técnico. Quando aplicada antecipadamente, reduz mortes, custos operacionais e necessidade de correções posteriores, sendo recomendada tanto para vias existentes quanto para novas áreas em desenvolvimento.

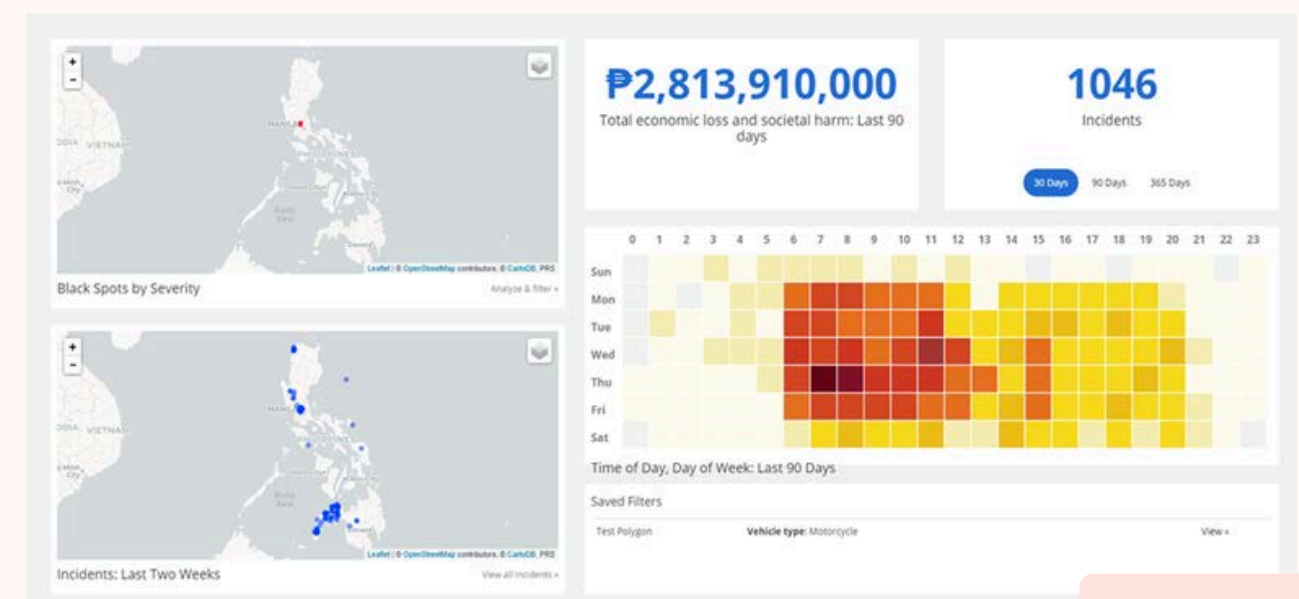
Mapa de vias críticas com base na Unidade Padrão de Severidade (UPS)

Fonte: dados de sinistros da Guarda Municipal entre janeiro e agosto de 2024.



AÇÃO E7.A5 - Consolidação do Sistema de Gestão e Monitoramento de Sinistros de Trânsito

A ação propõe criar um sistema integrado de monitoramento de sinistros de trânsito em Vitória, para coletar, consolidar e analisar dados com precisão, identificando padrões, fatores de risco e pontos críticos. A ferramenta, integrada a outras já existentes como o ObservaVIX e o Geoweb, oferecerá visualizações confiáveis para subsidiar decisões estratégicas e políticas públicas, contribuindo para a meta de zero mortes e fortalecendo a transparência pública com dados abertos. Recomenda-se estruturar três bases interligadas — Sinistros, Vítimas e Veículos — com informações detalhadas que permitam análises completas sobre circunstâncias, perfis e características dos envolvidos. O modelo facilitará ações preventivas, integração entre órgãos, pesquisas e intervenções mais eficazes.



EIXO 07 - SEGURANÇA VIÁRIA

AÇÃO E7.A6 - Medidas de Fiscalização e Organização do Tráfego

A fiscalização eletrônica é uma ferramenta central para moderar o tráfego e aumentar a segurança viária, utilizando sistemas automatizados capazes de monitorar infrações e registrar dados que apoiam a gestão eficiente do trânsito. Esses dispositivos podem ser instalados tanto em interseções semaforizadas, fiscalizando avanço de sinal, excesso de velocidade e parada sobre faixa, quanto em trechos de meio de quadra, controlando velocidade e restrições de circulação. Os controladores e redutores de velocidade devem ser implantados prioritariamente em vias com altos índices de sinistros ou elevado fluxo de usuários vulneráveis.

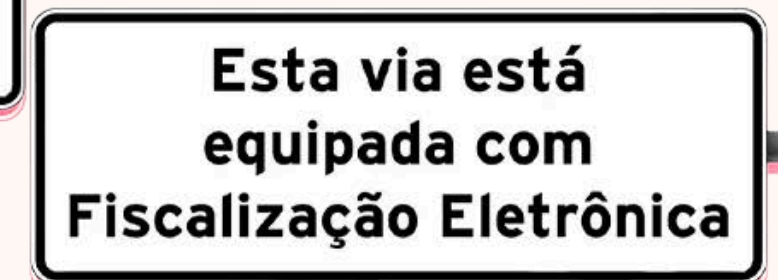
Em Vitória, recomenda-se a implantação progressiva dos equipamentos ao longo das vias e pontos críticos identificados, como as avenidas Fernando Ferrari, Nossa Senhora da Penha, Dante Michelini e a Rodovia Serafim Derenzi. A disposição dos dispositivos deve considerar espaçamento entre 200m e 300m para garantir cobertura adequada, podendo incluir a substituição gradual de lombadas físicas por fiscalização eletrônica, especialmente em trechos onde a fluidez é essencial para atendimentos de emergência.

Vitória já conta com infraestrutura avançada de videomonitoramento, operada pela Guarda Municipal, com mais de 600 câmeras e um *videowall* dedicado ao acompanhamento em tempo real. O futuro Centro de Gestão Integrada Municipal (CGIM), em implantação, integrará inteligência artificial ao monitoramento urbano e ao controle remoto de sistemas como semáforos e iluminação pública. Embora as câmeras atuais permitam registrar diversas infrações, equipamentos específicos são necessários para aferição de velocidade. Complementarmente, destaca-se a importância da intensificação das operações de Lei Seca, que já têm resultado em diversas autuações, reforçando o papel da fiscalização na redução de sinistros e na preservação de vidas.

LEGENDA

- Vias prioritárias para fiscalização eletrônica
- Zona de trânsito calmo - Fiscalização eletrônica
- Sistema Viário - Demais vias
- Limite Municipal

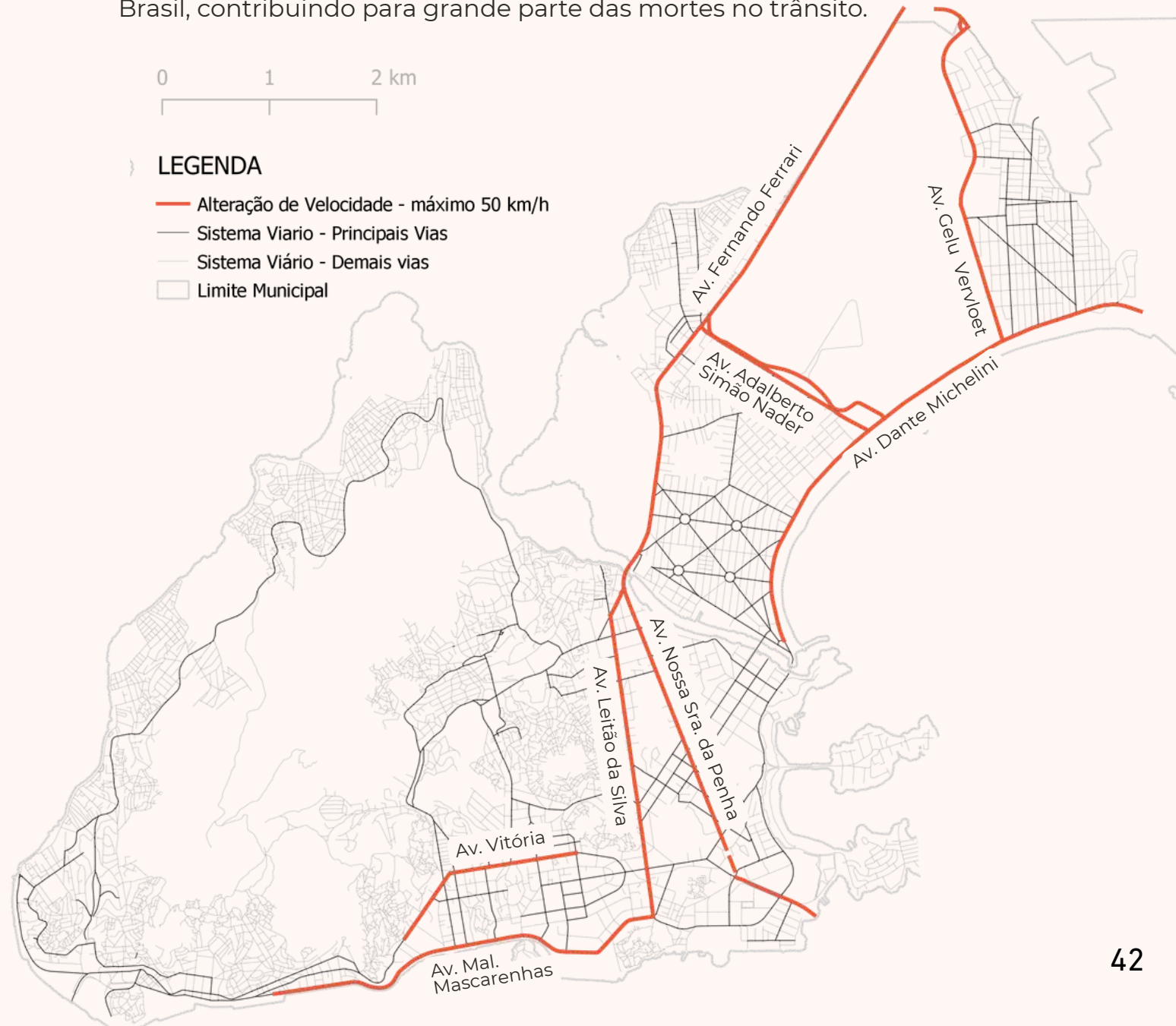
0 1 2 km



EIXO 07 - SEGURANÇA VIÁRIA

AÇÃO E7.A7 - Promoção da Moderação do Tráfego

A moderação de tráfego, especialmente por meio do controle da velocidade, é fundamental para promover segurança viária e melhorar a mobilidade urbana. Velocidades inadequadas — tanto acima quanto muito abaixo do limite — configuram infração e estão diretamente associadas ao aumento da probabilidade e gravidade dos sinistros. Pesquisas indicam que pequenos acréscimos na velocidade média elevam de forma significativa o risco de sinistros fatais, e que o excesso de velocidade é a infração mais recorrente no Brasil, contribuindo para grande parte das mortes no trânsito.

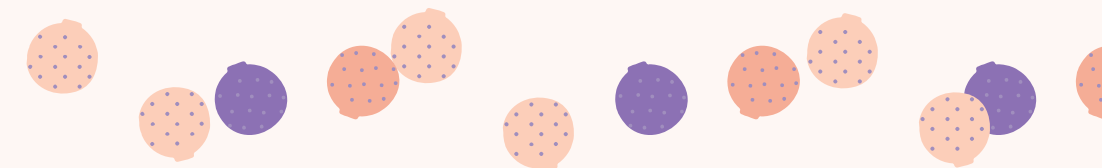


Exemplos de elementos moderadores de tráfego



Vitória registrou, em 2024, 45 óbitos — número incompatível com os princípios da Visão Zero, que defende que nenhuma morte é aceitável. A redução da velocidade máxima em vias urbanas traz benefícios diretos, ampliando o tempo de reação do motorista e reduzindo drasticamente a distância total de frenagem, além de incentivar modos ativos de deslocamento pela maior sensação de segurança.

Com base nas análises de gravidade utilizando o índice UPS resultados e considerando que a velocidade média real observada em várias vias tende a igualar ou ultrapassar o limite vigente, recomenda-se reduzir a velocidade regulamentada de 60 km/h para 50 km/h nas principais avenidas arteriais da cidade. Essa medida alinha-se às práticas internacionais de segurança viária e aos princípios de um sistema seguro, visando reduzir ocorrências graves, preservar vidas e favorecer um ambiente urbano mais seguro e acolhedor para todos os usuários da via.





IMPACTOS DO VIXMOB

ANÁLISE SOCIOECONÔMICA E PLANO DE IMPLANTAÇÃO

ANÁLISE SOCIOECONÔMICA DAS ALTERNATIVAS

A avaliação socioeconômica tem por objetivo analisar a viabilidade do Plano de Mobilidade sob a ótica do interesse público, mensurando se os benefícios gerados para a sociedade superam os custos de investimento. A metodologia adotada compara o cenário futuro "Sem Projeto" (Prognóstico) com o cenário "Com Projeto" (Proposta), considerando um horizonte de 30 anos e uma taxa de desconto social de 6% ao ano.

Foram avaliados diferentes cenários combinando o tipo de crescimento demográfico e as alternativas de engenharia para as intervenções propostas. A análise monetizou os ganhos da sociedade dividindo-os em duas categorias:

Benefícios Diretos

Economia de Tempo

valorização monetária das horas economizadas pelos usuários de transporte público e individual devido à maior fluidez e priorização viária

Redução de Custos

diminuição dos gastos com combustíveis, manutenção de veículos e operação do transporte público devido à otimização da rede

Manutenção Viária

menor desgaste da infraestrutura viária devido à redução da quilometragem total percorrida

Benefícios Indiretos

Segurança Viária

redução dos custos hospitalares e sociais decorrentes da diminuição de sinistros e atropelamentos

Meio Ambiente

redução dos custos associados à emissão de poluentes e gases de efeito estufa



ANÁLISE SOCIOECONÔMICA DAS ALTERNATIVAS

A análise indicou que o Plano é economicamente viável em todos os cenários simulados, apresentando retorno positivo para a sociedade a partir da identificação de indicadores robustos. Uma Relação Benefício/Custo (B/C) a valor presente de 1,06 e em valores correntes de 1,28 significa que para cada R\$ 1,00 investido, a sociedade recebe R\$ 1,28 em benefícios ao longo do tempo. A Taxa Interna de Retorno (TIR) social foi excepcionalmente alta, indicando retorno imediato dos benefícios logo nos primeiros anos de operação.

O conjunto de intervenções do VixMob possui, assim, alta relevância social. A maior parte dos benefícios (cerca de 49%) advém da redução dos custos de operação do transporte individual (migração para modos coletivos e ativos) e da economia de tempo no transporte público (27%).

- **R\$ 1,00 gasto** com o VixMob = retorno de **R\$ 1,28 para sociedade;**
- Valor Social criado pelo VixMob: **R\$ 35,2 milhões (VPL).**

1,25 milhões de horas

economizadas no transporte coletivo por ano

145 mil horas

economizadas no transporte individual por ano

Redução de emissões

- CO: **6,4 ton/ano;**
- Nox: **2,35 ton/ano;**
- Particulados: **0,1 ton/ano.**

Redução de 180 sinistros com vítimas ao ano



+27km

de faixas exclusivas de ônibus

+10mil novos usuários do transporte coletivo

8% economia no tempo de viagem por ônibus

15% incremento na velocidade dos ônibus



~9 km

de novas conexões

6% economia no tempo médio de viagem



+80km

de infraestrutura cicloviária

27

novas estações do Bike Vitória



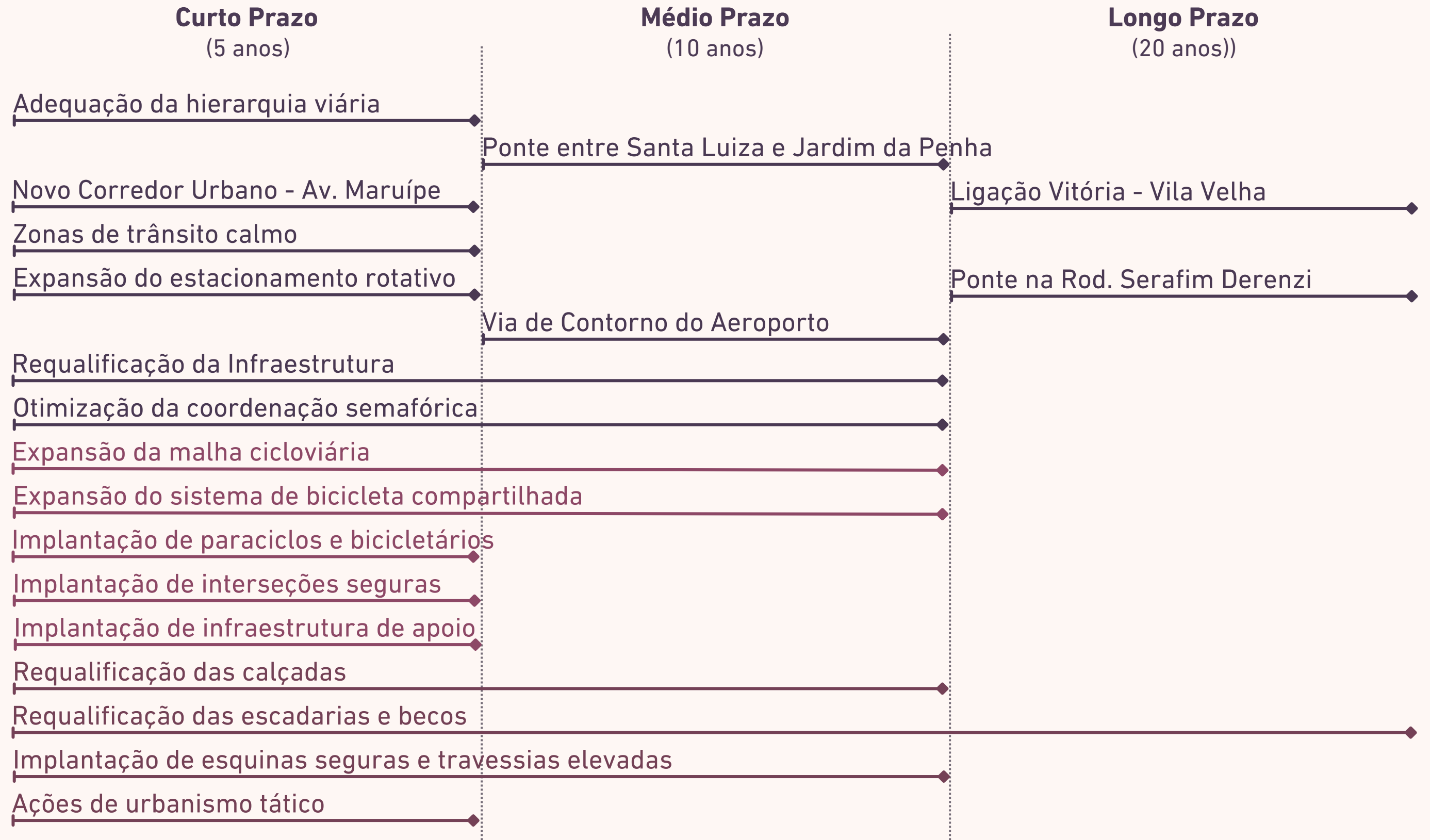
10+

territórios de alta caminhabilidade

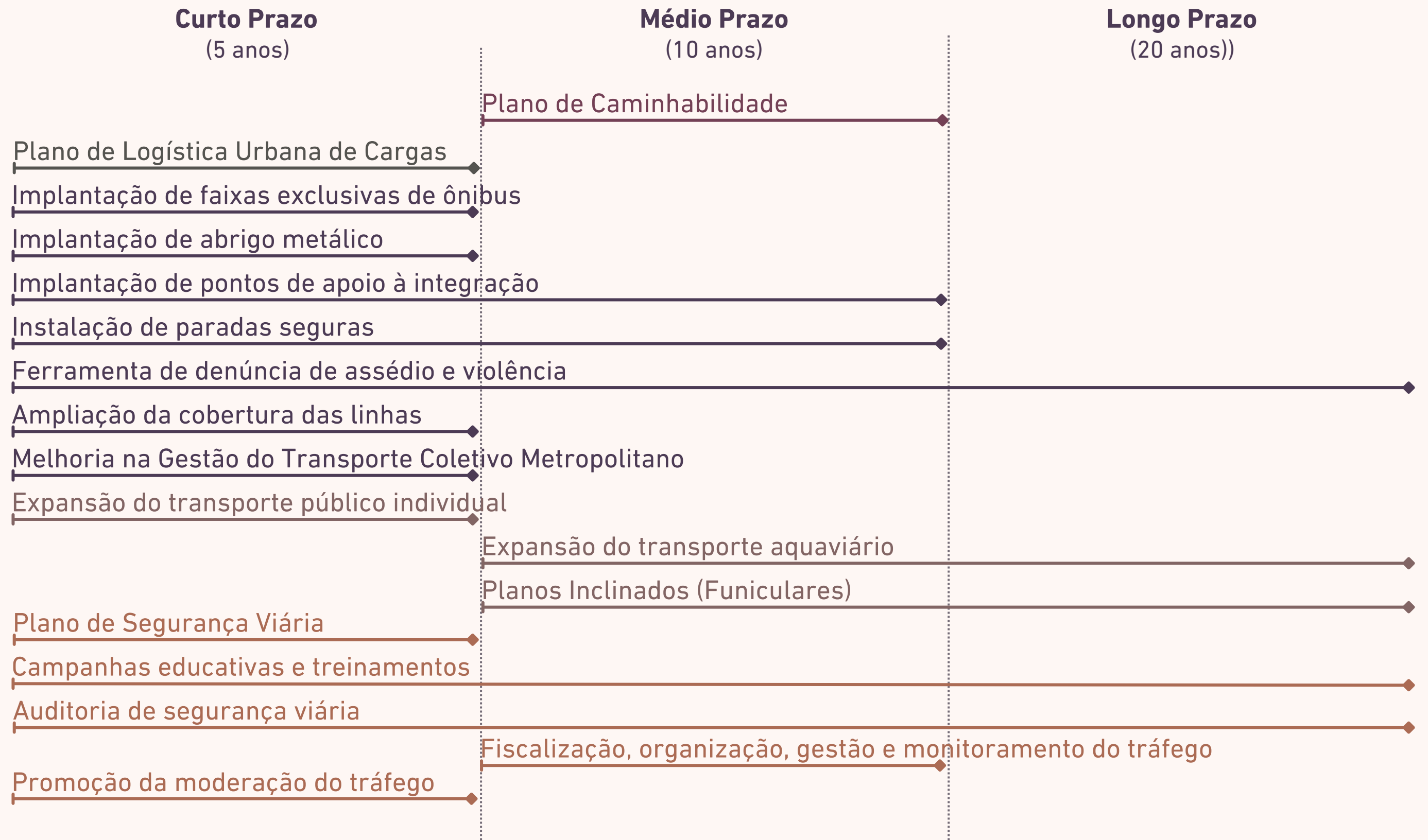
~6km

de planos inclinados

PLANO DE IMPLANTAÇÃO DAS PROPOSTAS



PLANO DE IMPLANTAÇÃO DAS PROPOSTAS



CONSIDERAÇÕES FINAIS

O **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vitória (VixMob)** consolida um conjunto estruturado de diagnósticos, projeções e propostas que orientam a transformação do sistema de mobilidade do município nas próximas décadas. A partir de uma leitura integrada do território, das dinâmicas de deslocamento e das tendências de crescimento urbano, o Plano estabelece diretrizes claras para promover uma **mobilidade mais eficiente, segura, inclusiva e ambientalmente sustentável**.

Os resultados evidenciam que Vitória já apresenta características favoráveis à mobilidade sustentável, como a elevada participação dos modos ativos, especialmente os deslocamentos a pé. Ao mesmo tempo, o diagnóstico aponta desafios relevantes, como a concentração de fluxos em eixos estruturais, a limitação de conexões viárias e a necessidade de qualificação da infraestrutura para transporte coletivo e modos não motorizados.

Nesse contexto, a **“Vitória que queremos”** — construída ao longo do Plano — está diretamente alinhada aos princípios da **Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana)**, que estabelece a priorização dos modos de transporte não motorizados e do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. Essa diretriz se materializa na adoção da **pirâmide da mobilidade urbana**, que orienta a hierarquização dos investimentos e das políticas públicas, colocando o pedestre no topo, seguido pelos demais modos ativos, transporte coletivo, transporte de cargas e, por fim, o transporte individual motorizado.

As propostas organizadas em **sete eixos temáticos** refletem essa abordagem, ao priorizar intervenções que incentivam a caminhabilidade, ampliam a infraestrutura cicloviária, qualificam o transporte público e promovem a segurança viária, ao mesmo tempo em que reordenam o uso do sistema viário de forma mais equilibrada e eficiente.

A análise socioeconômica reforça a viabilidade do Plano, indicando que os benefícios esperados — como **redução de tempos de viagem, diminuição de custos operacionais, aumento da segurança e mitigação de impactos ambientais** — superam os investimentos necessários, gerando retorno positivo para a sociedade ao longo do tempo.

Mais do que um conjunto de intervenções, o VixMob se configura como um instrumento estratégico de planejamento e gestão, cuja efetividade dependerá da sua implementação gradual, do monitoramento contínuo e da articulação institucional entre os diferentes níveis de governo e a sociedade. A participação social, aliada ao uso de dados e tecnologias, será fundamental para garantir a adaptação das ações às transformações urbanas e às necessidades da população.

Por fim, o Plano projeta uma visão de futuro para Vitória: uma cidade mais conectada, acessível e resiliente, onde a mobilidade urbana contribua diretamente para a melhoria da qualidade de vida, a inclusão social e o desenvolvimento sustentável.

Pirâmide da mobilidade urbana segundo a Lei N° 12.587/12



AGRADECIMENTOS

A Prefeitura Municipal de Vitória e a Equipe Técnica responsável pela elaboração do **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vitória/ES (VixMob)** agradecem sua valiosa contribuição.

Lorenzo Pazolini – Prefeito Municipal de Vitória -
Gestão 2021-2026

SEMSU – Secretaria de Segurança Urbana

SEDEC – Secretaria de Desenvolvimento da Cidade e
Habitação

SEGOV – Secretaria de Governo e Comunicação

SEGES – Secretaria de Gestão e Planejamento

CETURB-ES – Companhia Estadual de Transportes
Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo

GVBUS – Sindicato das Empresas de Transporte
Metropolitano da Grande Vitória

CREA-ES – Conselho Regional de Engenharia e
Agronomia do Espírito Santo

Andressa Sossai Camata

Anna Claudia Dias Peyneau

Aurylane Vasconcelos de Souza Rufino

Camila Benezath Rodrigues Ferraz

Danielle Pretti Filippe

Dante Tagarro Filho

Diogo Borges Varejão

Fabio Luiz da Cruz Bezerra

Fabio Nogueira Felsky

Fabricio Araujo Faustini

Geraldo de Araujo Cerqueira

Geraldo Lino da Silva

Isabel Cristina Baptista Louvem Brunetti

Isabela Cristina Santana Chaves

Izoete Barboza Filho

Luciana Rocha Barbosa Moreira

Luzimar Correia dos Anjos

Marcia Vieira Falcão

Maria Leite da Conceição Natividade

Minervino de Oliveira Neto

Paula Manfre da Silva

Pedro Carlos Milagre de Oliveira

Rafael Gomes Benevides de Freitas

Ray Ana Peruch e Esteves Petronetto

Rodrigo de Carvalho

Ronaldo Volmer Frechiani

Sergio Muniz Gianordoli

Simone Aparecida Rangel Fares



