

REGISTRO DE ADEQUAÇÕES NO DIAGNÓSTICO TÉCNICO-COMUNITÁRIO

O presente documento tem por finalidade apresentar o registro das alterações realizadas nos produtos RP03 – Diagnóstico Técnico e RP04 – Diagnóstico Comunitário, integrantes do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Miracema do Tocantins.

As adequações, complementações e revisões aqui consolidadas foram elaboradas a partir das contribuições obtidas durante a Audiência Pública, realizada no dia 06 de maio de 2026, etapa participativa fundamental para validação das análises técnicas e incorporação das percepções da população acerca das condições de mobilidade urbana do município, conforme registrado em ata pública.

Isso porque os documentos foram aprovados por unanimidade, entretanto foram apresentadas ressalvas de adequações e complementações para o seu aprimoramento.

As manifestações registradas durante a audiência possibilitaram o aprimoramento dos documentos, por meio da atualização de informações, inclusão de novos dados, ajustes textuais, correções pontuais e exclusão de conteúdos considerados desatualizados, redundantes ou incompatíveis com a realidade local identificada pelos participantes.

O registro de alterações visa garantir transparência, rastreabilidade e clareza quanto às modificações efetuadas entre a versão apresentada em audiência e a versão revisada dos relatórios técnicos, permitindo a identificação objetiva dos conteúdos mantidos, inseridos ou removidos.

Legenda das Alterações

Para facilitar a visualização e compreensão das revisões realizadas nos documentos, foi adotada a seguinte padronização de legendas:

- **Dados mantidos:** Correspondem às informações originalmente apresentadas nos relatórios e que permaneceram inalteradas após o processo de revisão, por estarem consistentes técnica e metodologicamente. A apresentação desses dados não apresenta destaque de cor ou grifo. Exemplo: “Teste”.
- **Dados novos:** Referem-se às informações, análises, registros, mapas, tabelas, fotografias, contribuições comunitárias ou complementações técnicas inseridas após a audiência pública, decorrentes das sugestões apresentadas pelos participantes ou de verificações adicionais realizadas pela equipe técnica. Esses dados são apresentados na cor azul em itálico. Exemplo: *“Teste”*.
- **Informações excluídas:** Compreendem conteúdos removidos dos documentos em razão de inconsistências identificadas, duplicidade de informações, desatualização dos dados ou necessidade de adequação metodológica apontada durante o processo participativo e de revisão técnica. Esses dados são apresentados em vermelho taxado. Exemplo: ~~“Teste”~~.

Dessa forma, o presente registro, apresentado nos quadros a seguir, constitui instrumento de acompanhamento das revisões promovidas nos produtos RP03 e RP04, assegurando maior transparência ao processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e fortalecendo a participação social na construção das diretrizes de mobilidade do município.

LEGENDA: Texto a ser mantido / *Texto incluído* / ~~Texto excluído~~




LOCAL	DESCRIÇÃO	ADEQUAÇÃO
<p>Cap. 3 Pag. 37</p>	<p>ONDE SE LÊ:</p> <p>(...)A principal forma de acesso à Miracema do Tocantins é através da malha rodoviária, com destaque para a BR-153 (Belém-Brasília) que corta o município, e as Rodovias TO-342 e TO-445 que convergem para a sede urbana do município.</p>	<p>PASSA A VIGORAR:</p> <p>A principal forma de acesso à Miracema do Tocantins é através da malha rodoviária, com destaque para a BR-153 (Belém-Brasília) que corta o município, e as Rodovias TO-342 e TO-445 que convergem para a sede urbana do município. <i>Há, também, uma rota fluvial que atravessa o Rio Tocantins, fazendo a ligação entre as sedes urbanas de Miracema e Tocantínia. A travessia ocorre diariamente e é operada pela empresa privada PIPES Empreendimentos Ltda, por meio de dois tipos de embarcação: balsas que comportam veículos e pessoas, e pequenos barcos motorizados exclusivamente para pessoas. Além disso, existe um aeródromo que dá acesso ao município, que foi bastante relevante no período em que Miracema foi a capital provisória do estado do Tocantins. Porém, atualmente ele recebe esporadicamente aeronaves de pequeno porte sem voos regulares, e já foi utilizado para o transporte de pacientes em UTI aérea.</i></p>
<p>Cap. 3 Pag. 59</p>	<p>ONDE SE LÊ:</p> <p>Em relação aos equipamentos de lazer, além das praças existentes, o Plano Diretor Municipal (2021) definiu três categorias de áreas verdes: Zona Especial de Vereda, Zona Especial de Preservação Ambiental e Zona de Recuperação Ambiental, e recomenda que sejam implementadas áreas verdes e de lazer públicas (parques urbanos) em tais áreas. Sob a perspectiva da mobilidade urbana, os parques urbanos, juntamente com as praças e outros elementos relevantes, fazem parte de um sistema de áreas de lazer e turismo que podem estar sistematicamente articulados com infraestrutura para pedestres e ciclistas, para fomentar as atividades físicas e os momentos de lazer da população, aumentando a qualidade de vida urbana (Mapa 22).</p>	<p>PASSA A VIGORAR:</p> <p>Em relação aos equipamentos de lazer, <i>o Ponto de Apoio é um local simbólico e paisagístico da cidade por receber eventos culturais e promover o acesso ao Rio Tocantins. Há embarcações de pequeno porte que transportam as pessoas de lá até a Praia do Funil, porém sem infraestrutura adequada de embarcadouros.</i> o Plano Diretor Municipal (2021) definiu três categorias de áreas verdes <i>com recomendação para a implementação de parques urbanos:</i> Zona Especial de Vereda <i>(entre a parte Baixa e Alta da cidade),</i> Zona Especial de Preservação Ambiental <i>(ao longo do Rio Tocantins)</i> e Zona de Recuperação Ambiental <i>(ao sul da cidade – córregos Sussuapara e Correntinho)</i> e recomenda que sejam implementadas áreas verdes e de lazer públicas (parques urbanos) em tais áreas. Sob a perspectiva da mobilidade urbana, os parques urbanos, juntamente com as praças e outros elementos relevantes, fazem parte de um sistema de áreas de lazer e turismo que podem estar sistematicamente articulados com infraestrutura para pedestres e ciclistas, para fomentar as atividades físicas e os momentos de lazer da população, aumentando a qualidade de vida urbana (Mapa 22).</p>

LOCAL	DESCRIÇÃO	ADEQUAÇÃO
<p>Cap. 6 Pag. 111</p>	<p>Onde se lê:</p> <p>As características topográficas de Miracema referentes às condições de caminhabilidade do pedestre (Mapa 28) são consideradas boas, onde quase 60% das vias da cidade apresentam uma declividade de até 6%, classificadas de plana a moderada (Tabela 9). Cerca de 18% das vias possuem declividade acentuada e 24,6% possuem inclinação inadequadas ao pedestre. Os percursos mais acentuados se distribuem entre pequenos e longos trechos, com destaque para algumas vias do setor Flamboyant, a Rua Goiás, a baixada da Avenida Tocantins que liga as partes Alta e Baixa. Por outro lado, os setores Santa Filomena, Universitário I e II, Industrial, Saltinho e o Centro possuem grande parte de suas vias com baixa declividade, bastante favoráveis aos pedestres.</p>	<p>Passa a vigorar:</p> <p>As características topográficas de Miracema referentes às condições de caminhabilidade do pedestre (Mapa 28) são consideradas boas, onde quase 60% das vias da cidade apresentam uma declividade de até 6%, classificadas de plana a moderada (Tabela 9). Cerca de 18% das vias possuem declividade acentuada e 24,6% possuem inclinação inadequadas ao pedestre. Os percursos mais acentuados se distribuem entre pequenos e longos trechos, com destaque para algumas vias do setor Flamboyant, a Rua Goiás, a baixada da Avenida Tocantins que liga as partes Alta e Baixa, <i>e vias próximas ao Rio Tocantins (Ponto de Apoio e Balsa PIPES)</i>. Por outro lado, os setores Santa Filomena, Universitário I e II, Industrial, Saltinho e o Centro possuem grande parte de suas vias com baixa declividade, bastante favoráveis aos pedestres.</p>
<p>Cap. 6 Pag. 113</p>	<p>Onde se lê:</p> <p>Os trechos mais críticos, sem calçadas pavimentadas, são os setores a noroeste (as extremidades do Setor Santa Filomena, Setor Novo Horizonte e o Setor Brasil). A alternância entre trechos pavimentados e não pavimentados nas calçadas é um problema generalizado e ocorre em praticamente todos os bairros, gerando a necessidade de os pedestres revezarem seus percursos entre calçadas e vias para veículos, colocando-os em situações de risco. Os trechos de calçadas pavimentadas possuem interrupções ou desníveis em vários pontos, ou ainda mobiliário urbano mal posicionado (lixeiras, postes), prejudicando as condições de caminhabilidade e impedindo a acessibilidade universal. Todas estas questões dificultam muito a caminhabilidade e se refletem na opinião dos moradores, que apontaram que o modo a pé é o em que eles sentem mais dificuldade para se deslocar na cidade. Sendo assim, é necessária não apenas uma diretriz para implementação de calçadas em bairros desprovidos, mas uma ação para a qualificação dos calçamentos onde há calçadas, respeitando uma faixa livre e contínua para o trajeto do pedestre (Figuras 72 e 73).</p>	<p>Passa a vigorar:</p> <p>Os trechos mais críticos, sem calçadas pavimentadas, são os setores a noroeste (as extremidades do Setor Santa Filomena, Setor Novo Horizonte e o Setor Brasil) <i>e o acesso à Balsa PIPES, por onde ocorrem deslocamentos cotidianos entre as cidades de Miracema e Tocantina</i>. A alternância entre trechos pavimentados e não pavimentados nas calçadas é um problema generalizado e ocorre em praticamente todos os bairros, gerando a necessidade de os pedestres revezarem seus percursos entre calçadas e vias para veículos, colocando-os em situações de risco. Os trechos de calçadas pavimentadas possuem interrupções ou desníveis em vários pontos, ou ainda mobiliário urbano mal posicionado (lixeiras, postes), prejudicando as condições de caminhabilidade e impedindo a acessibilidade universal. Todas estas questões dificultam muito a caminhabilidade e se refletem na opinião dos moradores, que apontaram que o modo a pé é o em que eles sentem mais dificuldade para se deslocar na cidade. Sendo assim, é necessária não apenas uma diretriz para implementação de calçadas em bairros desprovidos, mas uma ação para a qualificação dos calçamentos onde há calçadas, respeitando uma faixa livre e contínua para o trajeto do pedestre (Figuras 72 e 73).</p>

LOCAL	DESCRIÇÃO	ADEQUAÇÃO
<p>Cap. 10 Pag. 167</p>	<p>Onde se lê:</p> <p>A predominância de caminhões semipesados e pesados tende a acentuar conflitos viários (Figura 146), desgaste do pavimento e riscos de segurança, reforçando a importância de definir rotas preferenciais de carga, horários de operação e pontos adequados de carga e descarga, além de estimular o uso de VUCs e veículos menores para a distribuição final no tecido urbano. Em geral, a predominância de veículos de menor porte tende a favorecer o acesso a áreas centrais e vias locais, mas aumenta o número de viagens e manobras no tecido urbano.</p>	<p>Passa a vigorar:</p> <p>A predominância de caminhões semipesados e pesados tende a acentuar conflitos viários (Figura 146), desgaste do pavimento, <i>risco de interferência na rede elétrica</i> e riscos de segurança, reforçando a importância de definir rotas preferenciais de carga, horários de operação e pontos adequados de carga e descarga, além de estimular o uso de VUCs e veículos menores para a distribuição final no tecido urbano. Em geral, a predominância de veículos de menor porte tende a favorecer o acesso a áreas centrais e vias locais, mas aumenta o número de viagens e manobras no tecido urbano.</p>
<p>Cap. 10 Pag. 171</p>	<p>Onde se lê:</p> <p>O transporte de cargas urbanas é realizado predominantemente por caminhões, independentemente do tipo de mercadoria Figura 152. Alimentos e bebidas, materiais de construção, bens duráveis, produtos agropecuários e itens de mercado são transportados 100% por caminhão, revelando uma forte dependência desse tipo de veículo para o abastecimento da cidade e para as atividades econômicas locais. Mesmo nas cargas classificadas como “diversos”, que poderiam admitir maior diversidade de meios, 80% são atendidas por caminhões e apenas 20 % por automóveis, reforçando o protagonismo dos veículos de maior porte na matriz logística municipal.</p>	<p>Passa a vigorar:</p> <p>O transporte de cargas urbanas é realizado predominantemente por caminhões, independentemente do tipo de mercadoria Figura 152. Alimentos e bebidas, materiais de construção, bens duráveis, produtos agropecuários e itens de mercado são transportados 100% por caminhão, revelando uma forte dependência desse tipo de veículo para o abastecimento da cidade e para as atividades econômicas locais. O transporte de carga viva também é observado, com destino ao frigorífico localizado na região norte, com acesso pela Av. Industrial. Mesmo nas cargas classificadas como “diversos”, que poderiam admitir maior diversidade de meios, 80% são atendidas por caminhões e apenas 20 % por automóveis, reforçando o protagonismo dos veículos de maior porte na matriz logística municipal.</p>

LOCAL	DESCRIÇÃO	ADEQUAÇÃO
<p>Cap 12 Pag. 188</p>	<p>Onde se lê:</p> <p>Em Miracema do Tocantins, não há sistema de transporte coletivo municipal. A área urbana do município localiza-se às margens do Rio Tocantins, que também banha a cidade de Tocantinópolis, situada na margem oposta. A travessia entre as duas cidades pode ser feita pela Ponte Imigrantes Nordestinos (percurso mais longo) ou por transportes hidroviários, como a balsa Pipes e as voadeiras. A balsa é especialmente atrativa para pedestres e ciclistas, pois são isentos de tarifa. No entanto, conforme relatos da audiência de diagnóstico, realizada em 6 (seis) de maio de 2026, os espaços de desembarque desse modal são pouco convidativos a esses usuários, devido à falta de iluminação e de infraestrutura adequada.</p>	<p>Passa a vigorar:</p> <p>Em Miracema do Tocantins, não há sistema de transporte coletivo municipal. A área urbana do município localiza-se às margens do Rio Tocantins, que também banha a cidade de Tocantinópolis, situada na margem oposta. A travessia entre as duas cidades pode ser feita pela Ponte Imigrantes Nordestinos (percurso mais longo) ou por transportes hidroviários, como a balsa Pipes e as voadeiras. A balsa é especialmente atrativa para pedestres e ciclistas, pois são isentos de tarifa. No entanto, conforme relatos da audiência de diagnóstico, realizada em 6 (seis) de maio de 2026, os espaços de desembarque desse modal são pouco convidativos a esses usuários, devido à falta de iluminação e de infraestrutura adequada.</p> <p><i>Além disso, o município não conta com infraestrutura cicloviária consolidada, apesar de ser um modo de transporte bastante utilizado na cidade. Os deslocamentos urbanos ocorrem predominantemente a pé, por bicicleta e por veículos motorizados individuais. Ainda que não haja transporte coletivo municipal no momento, a integração modal se efetiva, primordialmente, pela disponibilidade de infraestrutura que permita a transferência entre modos. Calçadas acessíveis, travessias sinalizadas, iluminação, bicicletários, pontos de táxi e mototáxi estruturados e sistemas de informação eficientes, sobretudo nos locais de conexão como a balsa, são elementos centrais para a integração, com ou sem transporte coletivo.</i></p> <p><i>Assim, no contexto atual de Miracema, a integração modal deve ser compreendida prioritariamente como a articulação entre modos ativos e modos motorizados existentes, dependendo essencialmente da qualificação da infraestrutura de conexão, alinhada às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.</i></p>



LOCAL	DESCRIÇÃO	ADEQUAÇÃO
<p>Cap 3 Pag. 55</p>	<p>Onde se lê:</p>  <p>CANAIS DE DRENAGEM PLUVIAL E PONTOS DE ALAGAMENTO</p> <p>Mapa Base</p> <ul style="list-style-type: none"> Rodovias (SEPLAN, 2018) Área Urbanizada Rio Tocantins (SEMARH, 2018) Municípios do Tocantins (IBGE, 2024) Córregos Canais de Drenagem Abertos Pontos de Alagamentos <p>Escala: 1/20.000 Fonte: IAC-UFU, OSMA (2023) Sistemas de Coordenadas: UTM Sirgas 2000 Fuso 22S Autoria: Lilian dos Santos F. P. Bracarense, Pedro Igor Galvão Gomes, Erica Nascimento, Davi Dias</p> 	<p>Passa a vigorar:</p>  <p>MAPA 18 CANAIS DE DRENAGEM PLUVIAL E PONTOS DE ALAGAMENTO</p> <p>Mapa Base</p> <ul style="list-style-type: none"> Rodovias (SEPLAN, 2018) Área Urbanizada Rio Tocantins (SEMARH, 2018) Municípios do Tocantins (IBGE, 2024) Córregos Canais de Drenagem Abertos Pontos de Alagamentos (FMSB, 2022) Pontos de Alagamentos (Oficinas Comunitárias, 2026) <p>Escala: 1/20.000 Fonte: IAC-UFU, OSMA (2023) Sistemas de Coordenadas: UTM Sirgas 2000 Fuso 22S Autoria: Lilian dos Santos F. P. Bracarense, Pedro Igor Galvão Gomes, Erica Nascimento, Davi Dias</p> 