



**PlanMob
Miracema**

Plano de Mobilidade Urbana de Miracema

RP05: OBJETIVOS

PREFEITURA MUNICIPAL DE MIRACEMA DO TOCANTINS
Secretaria Mun. de Desenvolvimento Urbano e Habitação



MIRACEMA DO TOCANTINS
Junho de 2026

UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS - UFT

Universidade Federal do Tocantins - UFT

Maria Santana Ferreira dos Santos Milhomem
Reitora

Marcelo Leineker Costa
Vice-reitor

Fundação de Apoio Científico e Tecnológico do Estado do Tocantins - FAPTO

Leo Araújo da Silva
Diretor Presidente

Equipe Técnica – Instituto de Atenção às Cidades – UFT

Humberto Xavier de Araujo – Doutor em Engenharia Elétrica – Engenheiro de Telecomunicações.
Coordenador Geral

Lílian dos Santos Fontes Pereira Bracarense – Doutora em Transportes – Engenheira Civil
Coordenadora Técnica

Lucimara Albieri de Oliveira – Doutora em Arquitetura e Urbanismo – Arquiteta e Urbanista
Especialista em Urbanismo

Renata Lúcia Magalhães de Oliveira – Doutora em Geografia – Engenheira Civil
Especialista em Geografia dos Transportes

Maria Carolina de Paula Estevam D'Oliveira – Doutora em Biotecnologia – Engenheira Civil
Especialista em Engenharia Civil

Pedro Igor Galvão Gomes – Arquiteto e urbanista - Mestrando em Ciências do Ambiente
Especialista em GIS

Renato Silva Reis – Doutorando em Urbanismo – Arquiteto e Urbanista da UFT.
Especialista em Planejamento Urbano

Érica Nascimento – Arquiteta Urbanista – Mestranda em Desenvolvimento Regional
Especialista em Planejamento Urbano

Samuel Andrade Lopes – Mestrando em Engenharia Ambiental – Engenheiro Civil
Especialista em GIS

Nailson Landim – Mestre em Modelagem Computacional – Tecnólogo em Sistemas para Internet
Especialista em Tecnologia

Bruno Dias – Mestrando em Modelagem Computacional
Especialista em Tecnologia

Juliana Barros Martins Coelho – Bacharel em Direito
Suporte Administrativo

PREFEITURA MUNICIPAL DE MIRACEMA DO TOCANTINS

Camila Fernandes de Araújo

Prefeita Municipal

Vânia Maria de Araújo Passos

Vice-prefeita

Secretarias

José Luis Costa da Silva

Secretário Municipal de Transporte

Jaildo Costa Silva Kanela

Secretário Municipal de Meio Ambiente

Sebastião Márcio Bandeira Lima

Secretário Municipal de Des. Urbano e Habitação

Rodrigo Mamédio De Lima – Assistente Social

Patricia Pinheiro – Assistente Social

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	1
1. ABORDAGEM METODOLÓGICA	2
2. PRINCÍPIOS E VALORES	5
3. PROPOSTA DE PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS	8
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	13

APRESENTAÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foi instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade e para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano. Compete aos municípios o planejamento, execução e avaliação desta política, sendo que o principal instrumento de efetivação dessa política é o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PlanMob).

De acordo com a legislação vigente, compete aos municípios a responsabilidade pelo planejamento, execução, monitoramento e avaliação das ações relacionadas à mobilidade urbana em seus territórios. Nesse contexto, o principal instrumento de implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana é o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PlanMob), documento estratégico que orienta as intervenções e investimentos necessários para a melhoria das condições de deslocamento de pessoas e mercadorias, considerando as especificidades e demandas locais.

O objetivo de um Plano de Mobilidade é aumentar a eficácia dos deslocamentos de pessoas e cargas dentro do meio urbano, promovendo a melhoria da qualidade de vida dos moradores, bem como da produtividade econômica da região onde o estudo está sendo realizado. Com o intuito de atender ao objetivo principal, pode-se apresentar os princípios abrangidos pelo plano: respeito ao cidadão e ao visitante, com foco no usuário; processos participativos e justiça social; transparência; respeito ao meio ambiente, humanização da cidade; prioridade ao transporte coletivo sobre o individual; transporte público de qualidade; modos sustentáveis de mobilidade; condições favoráveis e seguras de circulação de pedestres e ciclistas, bens e mercadorias.

A elaboração de um plano de mobilidade consistente e alinhado à realidade municipal exige uma compreensão aprofundada das características territoriais, socioeconômicas e ambientais do município, bem como das necessidades e expectativas da população. Para que o plano seja efetivamente capaz de subsidiar a gestão pública na definição de prioridades e na alocação de recursos destinados à melhoria da mobilidade urbana, torna-se indispensável a adoção de uma metodologia participativa. Esse processo possibilita a identificação dos principais desafios enfrentados pelos usuários, a construção coletiva de soluções e o fortalecimento do compromisso social com a implementação das ações propostas.

Dessa forma, o presente relatório, denominado “**RP05 – Objetivos**”, apresenta o processo de definição dos objetivos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Miracema do Tocantins. A formulação desses objetivos foi realizada com base na visão de cidade construída ao longo das oficinas de leitura comunitária, complementada pelas análises dos diagnósticos técnico e comunitário desenvolvidos nas ao longo do projeto. O documento busca consolidar os direcionamentos estratégicos que orientarão as futuras ações e intervenções voltadas à melhoria da mobilidade urbana municipal.

Para melhor compreensão do conteúdo apresentado, o relatório está estruturado em três capítulos principais. No **Capítulo 1** é descrita a metodologia adotada para a construção dos objetivos, incluindo os procedimentos técnicos e participativos empregados ao longo do processo. O **Capítulo 2** apresenta os princípios legais, normativos e conceituais que fundamentam o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Miracema do Tocantins. Por fim, o **Capítulo 3** reúne os objetivos específicos definidos para cada componente do plano, estabelecendo as bases para a formulação das estratégias, programas, projetos e ações que deverão orientar a implementação da política municipal de mobilidade urbana nos próximos anos.

1. ABORDAGEM METODOLÓGICA

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Miracema do Tocantins (PlanMob) segue o processo de planejamento apresentado na **Figura 1**. O processo inicia-se com a definição do objeto, o que corresponde a delimitação do escopo contemplado pelo Plano de Mobilidade. No caso de Miracema, esse escopo contempla os seguintes aspectos, conforme determinação da Lei 12.587/2021:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

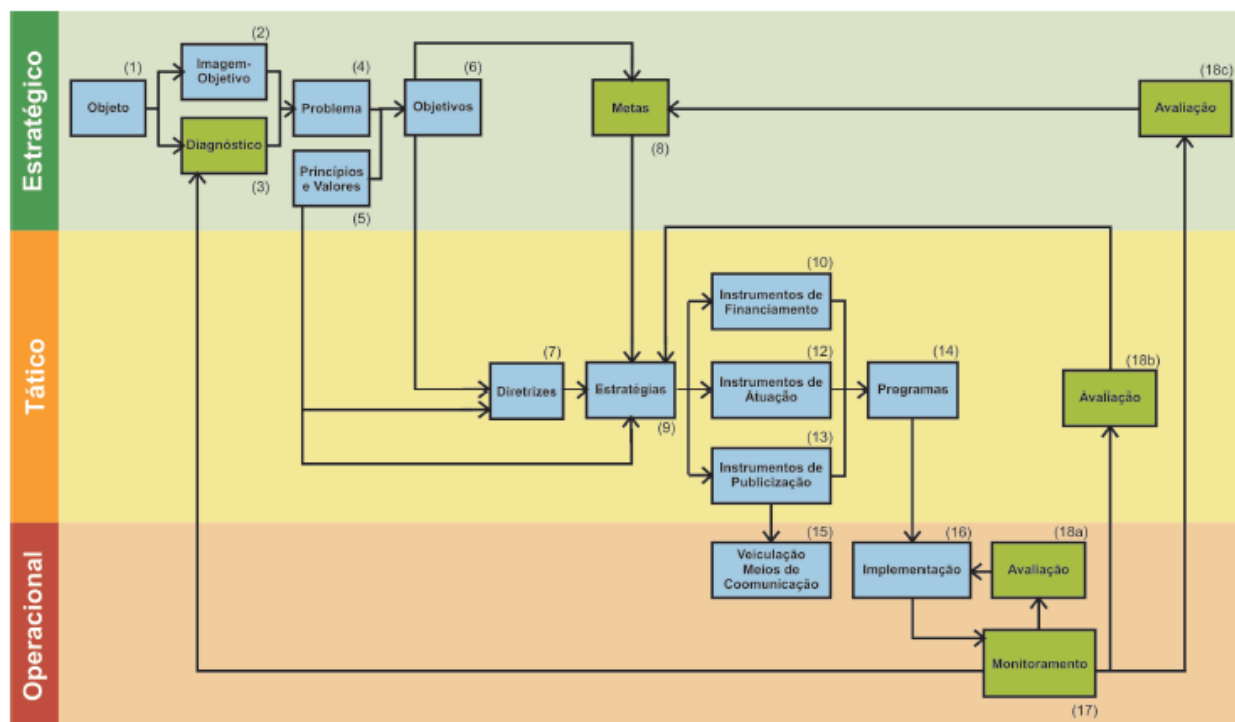
A partir da definição do objeto, tem-se início a elaboração do diagnóstico e identificação da imagem objetivo, etapas que foram concluídas anteriormente e apresentadas nos relatórios **RP03-Diagnóstico Técnico** e **RP04 - Diagnóstico Comunitário** (apresentados e aprovados em audiência).

Os objetivos são resultados a serem alcançados e, de acordo com o processo de planejamento, descrito por Brasil (2006), são definidos a partir da identificação dos problemas. Os problemas, por sua vez, devem ser identificados ao contrapor a situação atual do objeto de planejamento (diagnóstico) com a imagem-objetivo (situação desejada). Existem ainda algumas restrições que devem ser postas à seleção de objetivos e ao desenvolvimento das alternativas de ação para a consecução destes resultados, tratam-se dos valores e princípios. Por meio dos princípios e valores busca-se preservar a integridade de variáveis que não podem ou não devem ser afetadas pelas ações previstas no plano.

Após a definição dos objetivos são traçadas as metas, que correspondem à delimitação de resultados com prazos para execução. Com as metas definidas, já no nível tático, começa-se a elaborar meios para a consecução dos objetivos. Definem-se as diretrizes e estratégias. As diretrizes são linhas gerais condutoras do desenvolvimento das estratégias, podendo, por exemplo, indicar sobre qual dimensão do objeto de planejamento deve-se atuar (Brasil, 2006).

Com diretrizes estabelecidas e metas conhecidas, procede-se à definição de estratégias, que são projetos e ações alternativas apresentadas ao tomador de decisão. As estratégias podem ser organizadas em programas, que correspondem a conjuntos de ações complementares voltadas para um objetivo definido. A fase operacional é então iniciada, com a implementação do plano e seu monitoramento e avaliação contínuos.

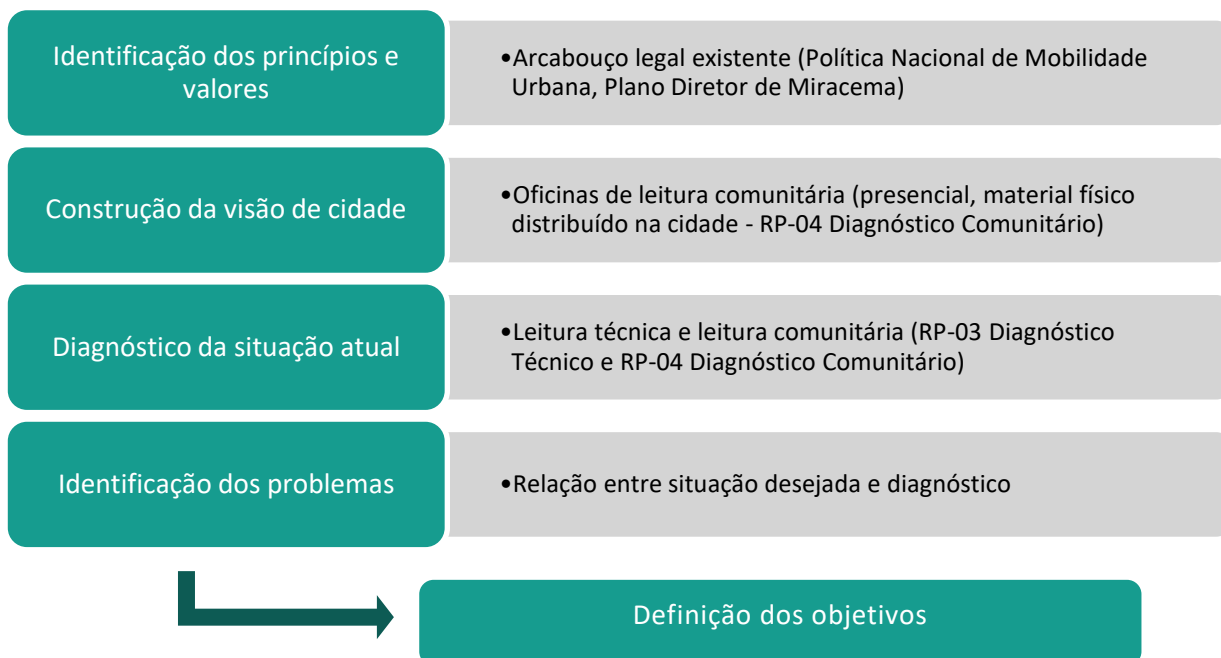
Figura 1. Processo de Planejamento.



Fonte: Brasil (2006).

A partir dessa base conceitual, os objetivos do PlanMob de Miracema do Tocantins foram definidos conforme as seguintes etapas, resumidas na **Figura 2**: i) construção da visão de cidade; ii) identificação dos princípios e valores; iii) diagnóstico da situação atual; iv) identificação dos problemas; v) definição dos objetivos. Os capítulos seguintes apresentam os resultados de cada etapa e os objetivos propostos.

Figura 2. Etapas para definição dos objetivos do PlanMob de Miracema do Tocantins.



Fonte: IAC/UFT (2026).

Os princípios e valores que norteiam a elaboração do PlanMob Miracema do Tocantins estão ancorados nos seguintes instrumentos legais, cujos princípios e diretrizes são apresentados no **Capítulo 2**:

- Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012);
- Plano Diretor do município (Miracema do Tocantins, 2021).

Além desses, foram observadas influências de:

- Projeto de Lei Complementar N° 005, de 24 de novembro de 2023, que dispõe sobre o Código de Posturas;
- Emenda à Lei Orgânica N° 001, de 22 de junho de 2022, que dispõe sobre a Revisão Geral da Lei Orgânica do Município de Miracema do Tocantins.

A construção da visão de cidade se deu na fase de diagnóstico, durante as oficinas de Leitura Comunitária, por meio de metodologia de participação específica, destinada a captar os anseios da população em relação à cidade desejada, a partir de uma visão ampliada das possibilidades. Conforme detalhado no **RP04 – Diagnóstico Comunitário**, a dinâmica denominada “a cidade que queremos” tem como objetivo realizar uma reflexão coletiva sobre a relação da mobilidade urbana com a paisagem da cidade.

Nesta abordagem, os participantes foram convidados a formar grupos para participarem do jogo “Se essa rua fosse minha”, elaborado pela equipe técnica, no qual os participantes devem montar perfis de duas vias: uma rua local, mais estreita, e uma avenida, mais larga. Nestes perfis viários, os participantes devem priorizar os elementos que consideram mais importantes, considerando a restrição da largura de via disponível. Após a montagem, cada grupo comenta sobre as decisões tomadas. A equipe técnica então comentou sobre os elementos mais escolhidos, vinculando-os à visão de cidade e aos modos prioritários de transporte. Complementarmente a essa dinâmica, foram exibidas imagens de tipologias viárias representativas de diferentes combinações de modos de transporte, encaminhando-se a discussão para uma votação final.

Como detalhado no RP04: Diagnóstico Comunitário, os resultados da construção de visão de cidade indicam:

- Preferência pela infraestrutura para o modo de transporte por bicicleta. É importante ressaltar que existe pouca infraestrutura cicloviária em Miracema, apesar das pesquisas e observações evidenciarem uma utilização considerável deste modo de transporte.
- O modo de transporte a pé aparece logo na sequência de relevância, pois praticamente em todos os cenários há, pelo menos, um lado das vias com calçada larga e arborização e iluminação.
- O modo motorizado foi tratado com menor relevância, tendo em vista que são recorrentes os cenários com apenas uma faixa de fluxo de veículos em cada sentido nas avenidas, assim como uma faixa de fluxo unidirecional em ruas estreitas, ou ainda cenários com duas faixas e sem estacionamento.
- Quanto ao transporte coletivo, houve divergência de opiniões. Ainda que os participantes tenham apontado a necessidade de ônibus para os deslocamentos em maiores distâncias, eles têm consciência que a demanda é baixa, havendo maior necessidade para as pessoas idosas, visto que os jovens e adultos caminham e utilizam muito as bicicletas.

Para formulação dos objetivos, a situação atual, identificada no RP03 – Diagnóstico Técnico, deve ser confrontada com a visão de cidade almejada, em busca de alinhamento com a manifestação da população quanto aos interesses coletivos. Amparados pelos princípios e valores, os objetivos orientarão a proposições de ações, com escalonamento temporal e viabilidade institucional e de financiamento, que possibilitem o desenvolvimento municipal e a conformação de uma cidade humana e sustentável como visão de futuro.

2. PRINCÍPIOS E VALORES

Os princípios e valores que norteiam o Plano de Mobilidade de Miracema do Tocantins estão baseados na Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei nº 12.587/2012), no Plano Diretor Municipal - PD2021 (Lei Complementar 30/2021) e também na visão da população sobre as prioridades em relação à mobilidade urbana, preservando-se as considerações legais sobre o tema (**Figura 3**).

Figura 3. Base de referência para os princípios e valores do Plano de Mobilidade de Miracema do Tocantins.



Fonte: IAC/UFT (2026).

A PNMU, em seu Capítulo I, Seção II, traz os seus princípios, diretrizes e objetivos, que devem ser considerados no Plano de Mobilidade, conforme **Quadro 1**.

Quadro 1: Princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)

PRINCÍPIOS	
I.	acessibilidade universal;
II.	desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
III.	equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
IV.	eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
V.	gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
VI.	segurança nos deslocamentos das pessoas;
VII.	justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
VIII.	equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
IX.	eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

DIRETRIZES	
X.	integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
XI.	prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
XII.	integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
XIII.	mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
XIV.	incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
XV.	priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
XVI.	integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.
XVII.	garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)
OBJETIVOS	
I.	reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
II.	promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
III.	proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
IV.	promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
V.	consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Fonte: BRASIL (2012). Adaptado

O Plano Diretor do Município de Miracema do Tocantins (Lei Complementar nº 30/2021) foi aprovado e sancionado em 13 de dezembro de 2021. Os princípios orientadores da Política de Desenvolvimento e Expansão Urbana de Miracema do Tocantins estão descritos em seu Art. 3º, quais sejam:

- i. função social da cidade;
- ii. função social da propriedade urbana e rural;
- iii. desenvolvimento municipal integrado e sustentável;
- iv. direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado;
- v. equidade e inclusão social e territorial;
- vi. gestão democrática da política de desenvolvimento e expansão urbana.

A Política de Mobilidade Urbana é composta pelos Artigos 139, 140 e 141 do Plano Diretor de Miracema, sendo que o Art. 141 enumera 16 (dezesesseis) diretrizes que deverão ser observadas nas propostas do Plano de Mobilidade. As diretrizes foram agrupadas conforme temas abordados no Plano de Mobilidade e sistematizadas no **Quadro 2**.

Quadro 2. Diretrizes da Política de Mobilidade Urbana do Plano Diretor de Miracema do Tocantins.

INCENTIVO AOS MODOS ATIVOS E INFRAESTRUTURA VIÁRIA
I- Manter mancha urbana contínua e compacta, de usos variados e estimular a densidade para maior eficiência de transporte e possibilidade de deslocamentos não motorizados;
II- Incentivar o uso de modais não motorizados e instituir regras para calçadas e ciclovias em novos parcelamentos;
III- Requalificar calçadas em vias prioritárias e fortalecer a política de parceria existente, fomentando a padronização de calçadas considerando materiais, dimensionamento, fiscalização de rampas, posicionamento de mobiliário urbano, arborização urbana e permeabilidade;
IV- Viabilizar a recuperação da pavimentação urbana, atrelado à recuperação de calçadas e inserção de ciclovias onde adequado;
V- Buscar parceria para viabilizar melhorias na estrada de acesso à UFT – Cerrado, com iluminação, calçadas e ciclovias;
VI- Elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, considerando deslocamentos internos e conexões com a Região por transporte de pessoas e de cargas, bem como o uso de diferentes modais de transporte;
VII- Implantar sinalização, orientação e comunicação visual no sistema viário, voltada para veículos motorizados privados e coletivos, ciclistas e prever sistemas de circulação de pedestres;
XI- Criar rede cicloviária na sede urbana, priorizando a comunicação entre parte baixa e parte alta, ciclofaixas com condição topográfica favorável, conectividade, atratividade, conforto e segurança;
XII- Criar áreas de caminhada associadas a áreas verdes;
XIII- Implantar paraciclos em parques e equipamentos públicos, tais como escolas, unidades de saúde e pontos da administração municipal;
XVI- Priorizar a circulação de pedestres e bicicletas sobre os demais modos de transporte, especialmente em vias de maior fluxo.
REDE VIÁRIA E CONEXÕES
VIII- Recuperar as vias públicas no perímetro urbano do município por meio de pavimentação e recapeamento, bem como melhoria das estradas vicinais rurais;
IX- Realizar serviços de abertura, conservação e recuperação, segurança viária, de estradas rurais, bem como recuperar e substituir pontes existentes nas comunidades rurais do município;
TRANSPORTE COLETIVO
X- Estudar a viabilidade de implementação de sistema de transporte coletivo urbano;
ACESSIBILIDADE UNIVERSAL
XIV- Criar rotas de acessibilidade a serviços públicos e áreas centrais de núcleos urbanos;
XV- Ampliar ações de rebaixamento de guias nas travessias de pedestres, especialmente em locais com uso elevado pelos outros componentes do sistema de mobilidade às necessidades das pessoas com deficiência visual e pessoas com mobilidade reduzida, como unidades de saúde, estabelecimentos de ensino e órgãos públicos;

Fonte: Elaborado por IAC/UFT (2026).

3. PROPOSTA DE PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS

Considerando a visão de cidade e o arcabouço legal, o Plano de Mobilidade de Miracema do Tocantins obedece aos seguintes princípios:

- I. reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo município;
- II. desenvolvimento integrado e sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- III. acessibilidade universal e universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;
- IV. segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;
- V. justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;
- VI. gestão democrática da política de mobilidade urbana e controle social de seu planejamento e avaliação;

O Plano de Mobilidade deve ser orientado pelas seguintes diretrizes:

- I. integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;
- II. promoção de uma cidade compacta com diversidade de usos e redução de longos deslocamentos;
- III. incentivo ao transporte ativo e priorização dos transportes não motorizados sobre os motorizados para alocação de recursos;
- IV. criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;
- V. integração dos diversos meios de transporte;
- VI. mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
- VII. busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade;
- VIII. sensibilização institucional e promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Plano de Mobilidade.

O Plano de Mobilidade de Miracema tem como objetivo geral:

promover a universalização do acesso à cidade, em condições seguras de circulação de pessoas e cargas, com controle dos impactos gerados pelo sistema de mobilidade e melhoria da qualidade ambiental.

A partir dos objetivos e diretrizes gerais, foram propostos objetivos específicos conforme os componentes abordados no Plano de Mobilidade (**Quadro 3**). Ressalta-se que a situação atual, descrita no **Quadro 3**, é uma síntese direcionada a orientar a construção dos objetivos, conforme abordagem metodológica apresentada no **Capítulo 1**. O diagnóstico detalhado está disponível nos relatórios RP03- Diagnóstico Técnico e RP04 – Diagnóstico Comunitário.

Quadro 3. Objetivos específicos para o Plano de Mobilidade Urbana de Miracema do Tocantins.

COMPONENTE	DIMENSÃO	SITUAÇÃO ATUAL	SITUAÇÃO DESEJADA	OBJETIVO
TRANSPORTE A PÉ	Oferta	Ausência de calçadas pavimentadas em algumas localidades.	Calçadas pavimentadas e acessíveis em toda a cidade.	I. Implantar calçadas acessíveis onde não há.
		Baixa qualidade de infraestrutura de calçadas, falta de continuidade dos percursos, existência de degraus, pouca arborização. Declividade favorável. Grande parcela considera difícil se deslocar a pé na cidade.	Calçadas acessíveis, seguras e confortáveis em toda a cidade.	II. Qualificar calçadas existentes acessíveis em toda a extensão viária.
	Demanda	Baixa participação do modo a pé nos deslocamentos urbanos (modo menos utilizado nos deslocamentos para trabalho, estudo e compras). Deslocamentos mais longos feitos por pessoas de renda baixa.	Deslocamentos de curta distância realizados a pé.	III. Promover segurança e valorização do pedestre, e ampliar a proporção de pedestres em relação à situação atual.
	Acessibilidade universal	Calçadas existentes não contemplam acessibilidade universal. Poucas rampas para travessias de vias pelos pedestres/PCDs. Rampas existentes em desacordo com a NBR-9050. Maior presença de rampas na parte Alta, mas ainda insuficientes. Eixos comerciais tem poucas rampas nos cruzamentos. Calçadas estreitas dificultam acessibilidade na parte Baixa da cidade.	Percursos com acessibilidade universal em toda a cidade.	IV. Implantar travessias acessíveis e elementos de integração modal conforme normas de desenho universal a fim de qualificar percursos acessíveis em toda a extensão viária.
	Planejamento e Gestão	Falta de planejamento organizado e sistemático para qualificar o transporte a pé.	Planejamento contínuo e sustentável da infraestrutura para o transporte a pé.	V. Institucionalizar o planejamento e a gestão municipal de calçadas acessíveis.

COMPONENTE	DIMENSÃO	SITUAÇÃO ATUAL	SITUAÇÃO DESEJADA	OBJETIVO
TRANSPORTE CICLOVIÁRIO	Oferta	Rede cicloviária inexistente (existem apenas alguns pequenos trechos de ciclovia em locais pontuais). Ausência de paraciclos públicos adequados.	Disponibilidade de rede cicloviária ampla, segura e adequada. Paraciclos públicos seguros e em diversos locais da cidade.	VI. Ampliar a atratividade do transporte cicloviário através do oferecimento de infraestrutura adequada.
	Demanda	Considerável proporção de deslocamentos por bicicleta. Declividade favorável e presença da bicicleta no dia a dia dos moradores.	Predominância dos deslocamentos por modos ativos. Deslocamentos com bicicleta realizados de forma segura.	VII. Aumentar o uso da bicicleta em viagens utilitárias.
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO	Oferta	Não há oferta de serviço de transporte público. Considerando a estrutura urbana, porte do município e capacidade de financiamento, a melhoria da infraestrutura para o transporte ativo atende aos deslocamentos cotidianos atuais.	Transporte público como prioridade para acesso das regiões periféricas.	VIII. Acompanhar expansão urbana associada ao estudo de viabilidade de oferta do transporte público.
TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL	Estacionamento	Alta rotatividade nos estacionamentos da área central. Ausência de sinalização horizontal e vertical, em grande parte das vias da área central. Baixo número de vagas especiais. Não há regulamentação municipal sobre a disposição de vagas especiais.	Estacionamentos em via pública com sinalização horizontal e vertical adequada. Ações para qualificação de estacionamentos para modos motorizados individuais conciliadas às demandas dos modos ativos e de movimentação de cargas.	IX. Melhorar gestão dos espaços de estacionamento buscando equilíbrio de uso do sistema viário por todos os modos de transportes.
	Táxi/mototáxi	Serviço de mototáxi regulamentado. Vistoria de mototáxis desatualizadas. Apenas 3 vistorias realizadas em 2026. Ausência de padronização dos pontos de mototáxi e insuficiência de infraestrutura de suporte aos mototaxistas. Não há legislação específica que regulamente o serviço de táxi. Somente 2 realizaram vistoria anual obrigatória. Ausência de elementos básicos de suporte (sanitários e bebedouros).	Serviço de táxi regulamentado. Pontos de táxi e mototáxi padronizados de acordo com a determinação legal.	X. Regulamentar, institucionalizar a gestão e fiscalizar serviço de táxi e mototáxi. XI. Padronizar pontos de táxi e mototáxi.

COMPONENTE	DIMENSÃO	SITUAÇÃO ATUAL	SITUAÇÃO DESEJADA	OBJETIVO
TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL	Aplicativo	Empresas não credenciadas exploram esse serviço na cidade. Não há regulamentação específica para o serviço. O município não tem controle sobre quem presta esse serviço na cidade.	Prestação de serviços regulamentados por empresas credenciadas. Aumentar o número de OTTCs.	XII.Regulamentar a prestação do serviço de operadoras de tecnologia de transporte e credenciar empresas para a prestação de serviço.
	Demanda	Uso do automóvel predominante para compras. Motocicleta predomina para o trabalho.	Baixo uso do transporte individual motorizado para os deslocamentos diários.	XIII.Reduzir a demanda de transporte motorizado privado individual.
SISTEMA VIÁRIO	Infraestrutura	Dificuldade de Integração entre os bairros (barreira geográfica – veredas); Limitações de qualidade de infraestrutura destinada aos diferentes modos de transporte. Há uma pequena parcela da rede viária sem pavimentação. Sistema viário não contempla de forma satisfatória infraestrutura para pedestres e ciclistas. Ausência de hierarquia viária definida no Plano Diretor.	Identificação de hierarquia funcional e adequação geométrica das vias à sua função. Consolidação do sistema viário estrutural, garantindo sua continuidade nas áreas de expansão urbana.	XIV.Estruturar rede viária adequada, segura e distribuída de forma equilibrada entre os diferentes modos de transporte.
	Meio ambiente	Baixa arborização nas vias urbanas.	Qualidade ambiental dos espaços públicos.	XV.Propiciar ambientes agradáveis para circulação e permanência de pessoas.
SEGURANÇA VIÁRIA		Muitos casos de sinistros de trânsito nas vias principais envolvendo principalmente motocicletas e automóveis. Aumento no número de óbitos em sinistros de trânsito nos últimos anos. Interseções viárias com grande número de conflitos.	Zero mortes em sinistros. Tráfego seguro para os usuários de todos os modos de transporte. Interseções viárias seguras e adequadas ao fluxo de veículos.	XVI.Fornecer trajetos seguros para todos os usuários dos sistemas de mobilidade e zerar as mortes em sinistros de trânsito.

COMPONENTE	DIMENSÃO	SITUAÇÃO ATUAL	SITUAÇÃO DESEJADA	OBJETIVO
TRANSPORTE DE CARGAS		O fluxo de atravessamento de caminhões com destino a BR-153 e/ou Palmas gera conflito em conversão de acesso à Av. Irmã Emma R. Navarro. 83,3% das entregas ocorrem entre manhã e tarde, gerando uma concentração e potencial congestionamento. Veículos de maior porte estacionam em vagas comuns e também em locais proibidos, como sobre calçadas. 40,6% dos estabelecimentos não oferta nenhum tipo de suporte para os transportadores no processo de carga e descarga. As áreas de maior criticidade situam-se na área central. Vias compartilhadas por caminhões, carros, motos, bicicletas, pedestres, etc. sem tratamento adequado para reduzir conflitos.	Locais apropriados para carga e descarga em equipamentos de grande porte. Sinalização adequada de vagas de carga e descarga na via pública. Distribuição das operações de carga e descarga em horários adequados e compatíveis com a atividade urbana. Sinalização para rotas de veículos pesados.	XVII.Reduzir impactos da circulação e operação de veículos de carga na cidade.
INTEGRAÇÃO MODAL		Não há transporte público coletivo, assim como falta infraestrutura ciclovária consolidada. O acesso de pedestres e ciclistas aos transportes hidroviários é dificultado por falta de infraestrutura adequada.	Articulação segura e eficiente entre os modos ativos e motorizados existentes, através da qualificação das infraestruturas que permitem sua conexão.	XVIII.Planejar e implantar e/ou qualificar a infraestrutura para modos ativos e demais modos, de maneira que facilite a integração entre eles.
POLOS GERADORES DE VIAGEM		Concentração de edificações não residenciais ao longo dos eixos comerciais conformando uma estrutura urbana linear. Dispersão espacial de equipamentos educacionais, especialmente escolas de nível de ensino fundamental. Equipamentos de saúde e de assistência social se situam ao longo do sistema viário estruturante. Necessidade de organização e implantação de procedimento para análise e aprovação de EIV, previsto no Plano Diretor.	Implantação de processo para análise e aprovação de projetos de empreendimentos classificados como PGVs.	XIX.Implantar processo de análise integrada de projetos de empreendimentos classificados como PGV e integrar medidas mitigadoras aos objetivos de mobilidade urbana.

COMPONENTE	DIMENSÃO	SITUAÇÃO ATUAL	SITUAÇÃO DESEJADA	OBJETIVO
ESTRUTURA INSTITUCIONAL E GESTÃO	Estrutura organizacional	Sombreamento e falta de clareza entre as atribuições das secretarias de finanças, desenvolvimento urbano e habitação, e mobilidade.	Condição institucional organizada e adequada do poder executivo visando o planejamento e execução das ações.	XX. Aprimorar o processo de gestão municipal, contemplando capacidade plena de planejamento, monitoramento e avaliação de ações coordenadas relacionadas à mobilidade urbana.
	Trânsito	Trânsito não é municipalizado. Não há condições de planejar o trânsito: engenharia, estatística, fiscalização e educação.	Município com autonomia para planejamento e fiscalização do trânsito.	XXI. Municipalizar o Trânsito.
	Gestão participativa	Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU) não foi criado até a atualidade, o que inviabiliza a aplicação do EIV e a implementação e gestão do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB), além de outras ações de planejamento e implementação de projetos.	Maior participação popular nas decisões e no acompanhamento de ações sobre mobilidade urbana. Condições de captação e execução de recursos para a mobilidade urbana.	XXII. Aprimorar o planejamento participativo da mobilidade articulado ao planejamento urbano.

Fonte: IAC/UFT (2026)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRASIL. Ministério das Cidades. **Mobilidade e desenvolvimento urbano** / Ministério das Cidades, Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. – Brasília: MCidades, 2006. (Gestão integrada da mobilidade urbana, 1)
- _____. **Lei N° 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana [...] e dá outras providências.
- MIRACEMA DO TOCANTINS. **Lei Complementar 30/2021 de 13 de dezembro de 2021**. Aprova o Plano Diretor do Município de Miracema do Tocantins e dá outras providências. Miracema do Tocantins, 2021.

REALIZAÇÃO

