



**PlanMob
Miracema**
Plano de Mobilidade Urbana de Miracema

**RP07: PROJETO DE
MINUTA DE LEI**



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

MINUTA DE PROJETO DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MIRACEMA DO TOCANTINS – PLANMOB MIRACEMA

Miracema do Tocantins, ____ de maio de ____.

À prefeita do município de Miracema do Tocantins,
Sra. Camila Fernandes

Após cumprimentá-la cordialmente, encaminhamos a minuta de Projeto de Lei Complementar que dispõe sobre o ‘Plano de Mobilidade Urbana do Município de Miracema do Tocantins – PlanMob Miracema – e dá outras providências’ em versão preliminar a ser aprovada em Audiência Pública.

Atenciosamente.
Instituto de Atenção às Cidades

SUMÁRIO

CAPÍTULO I: DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA.....	1
SEÇÃO I. Das Definições	1
SEÇÃO II. Do Plano de Mobilidade Urbana.....	3
CAPÍTULO II: DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES	4
CAPÍTULO III: DOS OBJETIVOS.....	5
CAPÍTULO IV: DAS AÇÕES ESTRATÉGICAS.....	7
SEÇÃO I. Do Transporte a Pé.....	7
SEÇÃO II. Do Transporte Cicloviário	9
SEÇÃO III. Do Transporte Público Coletivo	10
SEÇÃO IV. Do Transporte Motorizado Individual	11
SEÇÃO V. Do Sistema Viário.....	12
SEÇÃO VI. Do Transporte de Cargas	14
SEÇÃO VII. Da Integração Modal.....	15
SEÇÃO VIII. Dos Polos Geradores de Viagens	16
SEÇÃO IX. Da Estrutura Institucional e Gestão	17
CAPÍTULO V: DA IMPLANTAÇÃO	18
CAPÍTULO VI: DO MONITORAMENTO, DA AVALIAÇÃO E DA REVISÃO....	19
CAPÍTULO VII: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS.....	20
ANEXOS	21
ANEXO I: Proposta de calçadas.....	21
ANEXO II: Proposta para travessias acessíveis	22
ANEXO III: Fases de implantação da rede cicloviária.....	23
ANEXO IV: Localização e fases de implantação de paraciclos.....	24
ANEXO V: Área de expansão urbana indicativa para realização de estudo de viabilidade de transporte coletivo	25
ANEXO VI: Hierarquia Viária	26
ANEXO VII: Lista de Classificação Viária Funcional.....	27
ANEXO VIII: Propostas de intervenção no sistema viário	29
ANEXO IX: Objetivos, metas e indicadores	30

MINUTA DE LEI

LEI COMPLEMENTAR Nº ____/2026

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Miracema do Tocantins – PlanMob Miracema – e dá outras providências.

A PREFEITA MUNICIPAL DE MIRACEMA DO TOCANTINS,

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I: DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art 1º. Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Miracema do Tocantins, em conformidade com:

- I.** a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- I.** a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade);
- II.** a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro);
- III.** a Lei Complementar nº 30, de 13 de dezembro de 2021, que aprova o Plano Diretor do Município de Miracema do Tocantins.

Art 2º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana institui princípios, diretrizes, objetivos, ações estratégicas e instrumentos destinados ao planejamento, implantação, gestão, monitoramento e avaliação do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, visando:

- I.** promover a universalização do acesso à cidade;
- II.** garantir condições seguras de circulação de pessoas e cargas;
- III.** controlar os impactos produzidos pelo sistema de mobilidade;
- IV.** melhorar a qualidade ambiental;
- V.** assegurar a acessibilidade universal;
- VI.** promover o desenvolvimento urbano sustentável.

SEÇÃO I. Das Definições

Art 3º. Para fins desta Lei aplicam-se, além das definições previstas na legislação federal, os seguintes conceitos:

- I. acessibilidade universal: possibilidade e condições de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários, equipamentos urbanos e veículos do sistema de mobilidade urbana, garantindo a equiparação das oportunidades entre as pessoas, considerando aquelas que têm algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida;
- II. acessibilidade urbana: capacidade de atingir determinados destinos, resultado mais direto do Sistema de Mobilidade Urbana que, por meio da existência e do uso de um ou mais modos de transporte de forma combinada, sejam motorizados ou não, as pessoas possam ter acesso aos diferentes locais e às oportunidades que a cidade oferece, considerando que esta acessibilidade, por sua vez, está condicionada à capacidade de utilização dos vários modos de transporte;
- III. calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
- IV. integração modal: uso de dois ou mais modos de transporte para deslocamento na cidade, de maneira coordenada, por meio de estratégias tarifárias, físicas e/ou operacionais;
- V. mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano; (conforme Lei nº 12.587, de 2012)
- VI. modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores; (conforme Lei nº 12.587, de 2012)
- VII. polos geradores de viagens: empreendimentos constituídos por edificação ou edificações cujo porte e oferta de bens ou serviços atraiam ou produzam grande número de viagens, causando reflexos negativos no sistema de mobilidade e em seu entorno, interferindo na circulação e movimentação de pessoas, mercadorias, no trânsito e na operação de transporte público, prejudicando a acessibilidade ou as condições de segurança de pedestres e veículos;
- VIII. rede cicloviária: conjunto de infraestruturas adequadas para o transporte cicloviário, composta por ciclovias, ciclofaixas e/ou ciclorrotas;
- IX. sistema municipal de mobilidade urbana: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços públicos e privados e de infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município;
- X. sistema viário: rede de infraestrutura de vias existentes e projetadas, conforme hierarquização física e funcional;
- XI. transporte ativo: modalidade de transporte que se utiliza do esforço humano ou tração animal (modos de transporte não motorizado conforme Lei nº 12.587, de 2012);
- XII. transporte cicloviário: modalidade de transporte que se utiliza de bicicletas;
- XIII. transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público; (conforme Lei nº 12.587, de 2012)

- XIV.** transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda; (conforme Lei nº 12.587, de 2012)
- XV.** transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas; (conforme Lei nº 12.587, de 2012)
- XVI.** transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (conforme Lei nº 13.640, de 2018)
- XVII.** transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; (conforme Lei nº 12.587, de 2012)
- XVIII.** transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; (conforme Lei nº 12.587, de 2012)
- XIX.** transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias; (conforme Lei nº 12.587, de 2012)

§1º As definições constantes desta Lei deverão ser interpretadas em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o Código de Trânsito Brasileiro, com as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e demais legislações aplicáveis.

§2º Sempre que houver atualização da legislação federal pertinente, as definições constantes nesta Lei deverão ser interpretadas conforme os novos dispositivos legais, com revisão formal desta Lei quando necessária.

SEÇÃO II. Do Plano de Mobilidade Urbana

- Art 4º.** O Plano de Mobilidade Urbana de Miracema do Tocantins constitui o instrumento de planejamento da Política Municipal de Mobilidade Urbana e orientará as ações públicas relacionadas à circulação de pessoas e cargas, ao desenvolvimento da infraestrutura de mobilidade, à gestão do sistema viário e à promoção da acessibilidade universal.
- Art 5º.** O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser observado:
- I.** na elaboração dos planos setoriais;
 - II.** na elaboração dos projetos de infraestrutura urbana;
 - III.** na revisão do Plano Diretor;
 - IV.** nos processos de parcelamento do solo;
 - V.** na implantação de novos empreendimentos urbanos;

- VI. na elaboração do Plano Plurianual, da Lei de Diretrizes Orçamentárias e da Lei Orçamentária Anual.

Art 6º. São partes integrantes do Plano de Mobilidade Urbana os seguintes relatórios técnicos:

- I. RP01 - Plano de Trabalho e Estratégia de Participação
- II. RP02 – Nivelamento
- III. RP03 – Diagnóstico Técnico
- IV. RP04 – Diagnóstico Comunitário
- V. RP05 – Visão de cidade, Objetivos e Diretrizes
- VI. RP06 – Metas e Ações Estratégicas

CAPÍTULO II: DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

Art 7º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Miracema do Tocantins fundamenta-se nos 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.

Art 8º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana será orientada pelas seguintes diretrizes gerais:

- 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 dos deslocamentos de longa distância;
- III. incentivo ao transporte ativo e priorização dos transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado para alocação de recursos públicos;
- 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 decorrentes dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
 - VII. busca por alternativas de financiamento destinadas à implementação das ações previstas no Plano de Mobilidade Urbana;
 - VIII. sensibilização institucional e promoção de ações educativas capazes de conscientizar a população acerca da importância da observância dos princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana.
- Art 9º.** A implementação da Política Municipal de Mobilidade Urbana observará, de forma permanente, os seguintes fundamentos:
- I. integração entre planejamento urbano e planejamento da mobilidade;
 - II. prioridade aos modos ativos de deslocamento;
 - III. promoção da acessibilidade universal;
 - IV. desenvolvimento de infraestrutura adequada para todos os modos de transporte;
 - V. melhoria contínua das condições de circulação de pessoas e cargas;
 - VI. redução dos impactos ambientais decorrentes dos deslocamentos urbanos;
 - VII. participação social nos processos de planejamento, implantação, monitoramento e avaliação das políticas públicas de mobilidade;
 - VIII. promoção da segurança viária como princípio orientador das intervenções no sistema de mobilidade urbana.
- Art 10.** As ações decorrentes desta Lei deverão observar, sempre que aplicável:
- I. as normas da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
 - II. as normas do Estatuto da Cidade;
 - III. as disposições do Plano Diretor Municipal;
 - IV. as normas técnicas brasileiras aplicáveis à acessibilidade, desenho universal, circulação viária e segurança no trânsito;
 - V. os instrumentos de planejamento urbano, ambiental e territorial do Município.

CAPÍTULO III: DOS OBJETIVOS

- Art 11.** A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Miracema do Tocantins 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.

Parágrafo único. Constituem objetivos específicos da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

- I. promover a valorização do transporte a pé, observando implantação e qualificação da infraestrutura de calçadas, segurança viária e acessibilidade;
- II. institucionalizar o planejamento e a gestão municipal da infraestrutura destinada ao transporte a pé.
- III. promover a valorização do transporte ciclovitário mediante a implantação de infraestrutura adequada;
- IV. aumentar a participação da bicicleta como meio de transporte nas viagens utilitárias realizadas no Município;
- V. acompanhar a expansão urbana e promover estudos de viabilidade para futura implantação do transporte público coletivo, observadas as características territoriais, demográficas e financeiras do Município;
- VI. melhorar a gestão dos espaços de estacionamento buscando o equilíbrio entre os diferentes modos de transporte e a adequada utilização do sistema viário;
- VII. qualificar os serviços de táxi e mototáxi, observando adequação de infraestrutura, regulamentação, institucionalização, gestão e fiscalização;
- VIII. regulamentar a prestação dos serviços de transporte remunerado privado individual por intermédio de operadoras de tecnologia de transporte, mediante credenciamento das empresas autorizadas;
- IX. reduzir a demanda por deslocamentos realizados em transporte individual motorizado privado;
- X. estruturar uma rede viária adequada, segura e distribuída de forma equilibrada entre os diferentes modos de transporte;
- XI. propiciar ambientes urbanos agradáveis para circulação e permanência das pessoas;
- XII. promover trajetos seguros para todos os usuários do sistema de mobilidade urbana e eliminar as mortes decorrentes de sinistros de trânsito;
- XIII. reduzir os impactos da circulação e da operação de veículos destinados ao transporte de cargas, promovendo organização das operações de carga e descarga, sinalização adequada e mitigação de conflitos com os demais usuários do sistema viário;
- XIV. planejar, implantar e qualificar a infraestrutura destinada aos modos ativos e aos demais modos de transporte, de forma a facilitar a integração modal e ampliar a eficiência do sistema de mobilidade urbana;
- XV. promover planejamento e gestão integrada do uso do solo e transportes;

- XVI.** aprimorar a gestão municipal mediante o fortalecimento da capacidade institucional de planejamento, monitoramento, coordenação e avaliação das políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana;
- XVII.** promover a municipalização do trânsito, assegurando autonomia administrativa, operacional e técnica para planejamento, fiscalização, engenharia e educação para o trânsito;
- XVIII.** fortalecer os mecanismos de planejamento participativo da mobilidade urbana, articulando-os ao planejamento urbano e ampliando as condições de participação social, captação de recursos e implementação das ações previstas nesta Lei.

CAPÍTULO IV: DAS AÇÕES ESTRATÉGICAS

Art 12. O Plano de Mobilidade Urbana de Miracema do Tocantins é estruturado nos seguintes componentes:

- I.** Transporte a Pé;
- II.** Transporte Ciclovitário;
- III.** Transporte Público Coletivo;
- IV.** Transporte Motorizado Individual;
- V.** Sistema Viário;
- VI.** Transporte de Cargas;
- VII.** Integração Modal;
- VIII.** Polos Geradores de Viagens;
- IX.** Estrutura Institucional e Gestão.

Parágrafo único. Integram o Plano de Mobilidade Urbana os relatórios técnicos, mapas, diagnósticos, estudos, indicadores e demais documentos que subsidiaram sua elaboração, os quais servirão de referência para a implementação, monitoramento e revisão periódica desta Lei.

SEÇÃO I. Do Transporte a Pé

Art 13. As ações estratégicas relacionadas ao transporte a pé destinam-se a promover a acessibilidade universal, a valorização do pedestre e a qualificação dos percursos acessíveis, atendendo aos objetivos específicos I e II previstos no Artigo 11 desta Lei.

§1º Para implantação de calçadas acessíveis deverão ser observadas as seguintes ações:

- I.** elaborar projetos destinados à captação de recursos estaduais e federais para implantação de calçadas;

- II. implantar as calçadas conforme as etapas prioritárias definidas no Anexo I – Mapa Proposta de Calçadas desta Lei.;
- III. implantar fluxograma para verificação de projetos e implantação de calçadas acessíveis na Secretaria/Diretoria da Prefeitura responsável pela Aprovação de Projetos e Reformas e emissão de Habite-se, e para solicitação e renovação de Alvará de Funcionamento em estabelecimentos comerciais/serviços, conforme NBR 9050;
- IV. buscar parcerias junto ao CAU-TO e CREA-TO para orientações e capacitações dos servidores e colaboradores municipais sobre análises e fluxos de projetos, e processos de fiscalização;
- V. promover campanhas informativas sobre os processos de aprovação de projetos civis (construção e reformas) na prefeitura;
- VI. elaborar o Código de Obras e inserir um padrão de calçada acessível com critérios e exigências técnicas, conforme NBR 9050, e implementar ações de fiscalização de calçadas irregulares;
- VII. fiscalizar a aplicação do Código de Posturas em relação ao uso das calçadas.
- VIII. priorizar a implantação de rotas acessíveis ligando equipamentos públicos, áreas centrais e setores consolidados;
- IX. ampliar gradativamente a cobertura de calçadas pavimentadas em todo o perímetro urbano.

§2º Para qualificação das calçadas existentes deverão ser desenvolvidas as seguintes ações:

- I. identificar e priorizar trechos com interrupções de calçadas;
- II. elaborar Cartilha Municipal de Calçadas Acessíveis, observando a NBR 9050 e as diretrizes para qualificação ambiental do sistema viário conforme Artigo 18 desta lei;
- III. buscar recursos para implantação da infraestrutura necessária à qualificação das calçadas.

§3º Para implantação de percursos acessíveis deverão ser realizadas as seguintes ações:

- I. priorizar áreas de influência dos equipamentos públicos de educação, saúde, lazer e terminal rodoviário, para implantação de faixas de travessia de pedestres, conforme etapas identificadas no Anexo II – Proposta para Travessias Acessíveis desta Lei;
- II. ampliar progressivamente os percursos acessíveis para os demais setores urbanos ocupados;
- III. incorporar as áreas de expansão urbana nas revisões futuras do Plano de Mobilidade.

§4º Para promoção da segurança e valorização do pedestre deverão ser implementadas ações permanentes de:

- I. educação para o trânsito;
- II. incentivo aos deslocamentos a pé;

- III. melhoria das condições de caminhabilidade;
- IV. monitoramento dos indicadores relacionados à mobilidade ativa;
- V. avaliação periódica das condições de acessibilidade da infraestrutura urbana.

§5º O Poder Executivo deverá institucionalizar sistema permanente de planejamento, monitoramento e gestão da infraestrutura destinada ao transporte a pé, utilizando indicadores de desempenho e metas descritas no relatório RP06 – Metas e Ações Estratégicas.

SEÇÃO II. Do Transporte Cicloviário

Art 14. As ações estratégicas voltadas ao transporte cicloviário têm por finalidade ampliar a atratividade da bicicleta como modo de transporte, promover segurança aos ciclistas e consolidar uma rede cicloviária integrada ao sistema de mobilidade urbana, atendendo aos objetivos específicos III e IV previstos no Artigo 11 desta Lei.

§1º Para ampliar a atratividade do transporte cicloviário deverão ser implementadas as seguintes ações:

- I. elaborar Plano Cicloviário Municipal, observando as diretrizes estabelecidas no Plano de Mobilidade;
- II. elaborar projetos executivos para implantação da rede cicloviária;
- III. implantar infraestrutura cicloviária de forma gradual, conforme as fases de implantação previstas no Anexo III – Fases de Implantação da Rede Cicloviária desta Lei;
- IV. implantar paraciclos públicos em equipamentos públicos, áreas comerciais, praças e demais polos geradores de viagens, conforme Anexo IV – Localização e Fases de Implantação de Paraciclos desta Lei;
- V. incentivar a implantação de paraciclos em empreendimentos privados;
- VI. garantir condições adequadas de sinalização, manutenção e segurança da infraestrutura cicloviária;
- VII. prever recursos específicos para implantação e manutenção da infraestrutura destinada aos modos ativos;
- VIII. realizar avaliações técnicas periódicas da rede cicloviária, promovendo os ajustes necessários.

§2º Para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte deverão ser desenvolvidas ações permanentes de:

- I. educação para o trânsito envolvendo ciclistas e motoristas;
- II. campanhas de valorização da bicicleta como meio de transporte cotidiano;
- III. incentivo institucional às atividades esportivas e recreativas relacionadas ao ciclismo;

- IV. divulgação dos benefícios sociais, ambientais e econômicos da mobilidade ativa;
- V. monitoramento contínuo dos indicadores relacionados ao uso da bicicleta no Município.

§3º A implantação da infraestrutura cicloviária deverá priorizar a integração com os principais equipamentos públicos, áreas comerciais, equipamentos de educação, saúde, lazer e demais polos geradores de viagens, buscando a constituição de uma rede contínua, segura e funcional.

SEÇÃO III. Do Transporte Público Coletivo

Art 15. As ações estratégicas relacionadas ao transporte público coletivo destinam-se a acompanhar o crescimento urbano do Município e avaliar a viabilidade de implantação futura do serviço, observadas as características territoriais, econômicas e demográficas de Miracema do Tocantins, atendendo ao objetivo específico V previsto no Artigo 11 desta Lei.

§1º O Poder Executivo deverá promover estudos técnicos periódicos destinados a avaliar:

- I. a evolução da expansão urbana;
- II. a distribuição espacial da população;
- III. os padrões de deslocamentos da população;
- IV. a demanda potencial por transporte coletivo;
- V. a sustentabilidade técnica, operacional e financeira da implantação do serviço.

§2º Estudos técnicos de viabilidade poderão ser executados a qualquer tempo, porém deverão ser executados tão logo a ocupação urbana ultrapasse o limite definido no **Anexo V – Área de Expansão Urbana Indicativa para Realização de Estudo Técnico de Viabilidade de Transporte Coletivo**.

§4º Caso os estudos demonstrem viabilidade para implantação do transporte público coletivo, deverão ser elaborados:

- I. modelo operacional do serviço;
- II. definição das áreas prioritárias de atendimento;
- III. estudos de demanda;
- IV. estudos econômico-financeiros;
- V. definição da infraestrutura necessária;
- VI. regulamentação da prestação do serviço;
- VII. indicadores de desempenho e qualidade.

§4º A implantação do transporte coletivo deverá priorizar o atendimento às áreas periféricas e acompanhar a expansão urbana do Município, garantindo integração com os demais modos de transporte previstos nesta Lei.

SEÇÃO IV. Do Transporte Motorizado Individual

Art 16. As ações estratégicas relacionadas ao transporte motorizado individual destinam-se a promover o uso equilibrado do sistema viário, disciplinar os serviços individuais de transporte de passageiros, racionalizar a oferta de estacionamentos e reduzir a dependência do transporte motorizado privado, atendendo aos objetivos específicos VI a IX previstos no Artigo 11 desta Lei.

§1º Para o adequado gerenciamento dos estacionamentos públicos deverão ser desenvolvidas as seguintes ações:

- I. elaborar e implementar Política Municipal de Estacionamentos;
- II. regulamentar a utilização das vagas de estacionamento em vias públicas;
- III. implantar sinalização horizontal e vertical nos estacionamentos públicos;
- IV. garantir a reserva e adequada sinalização das vagas destinadas às pessoas com deficiência, idosos e demais usuários previstos na Resolução do CONTRAN nº 302 de 2008;
- V. compatibilizar a oferta de vagas com os objetivos da mobilidade sustentável, priorizando a circulação de pedestres, ciclistas, transporte de cargas e demais modos de transporte;
- VI. monitorar periodicamente a ocupação das vagas públicas, adotando medidas de gestão quando necessário.

§2º Para disciplinar os serviços de táxi deverão ser adotadas as seguintes medidas:

- I. regulamentar o serviço de táxi no Município, observando as disposições da Lei Federal nº 12.468 de 2011, que regulamenta a profissão de taxista;
- II. atualizar continuamente o cadastro dos permissionários;
- III. estabelecer procedimentos periódicos de vistoria dos veículos;
- IV. padronizar os pontos de táxi;
- V. implantar infraestrutura mínima de apoio aos profissionais;
- VI. fortalecer a fiscalização da prestação dos serviços;
- VII. estabelecer normas operacionais destinadas à melhoria da qualidade do atendimento aos usuários.

§3º Para disciplinar os serviços de mototáxi deverão ser adotadas as seguintes medidas:

- I. atualizar continuamente o cadastro dos permissionários, conforme Lei Municipal nº 771, de 27 de junho de 2025;

- II. estabelecer procedimentos periódicos de vistoria dos veículos;
- III. padronizar os pontos de mototáxi;
- IV. implantar infraestrutura mínima de apoio aos profissionais;
- V. fortalecer a fiscalização da prestação dos serviços;
- VI. estabelecer normas operacionais destinadas à melhoria da qualidade do atendimento aos usuários.

§4º Para disciplinar a prestação dos serviços de transporte remunerado privado individual intermediado por plataformas tecnológicas deverão ser implementadas as seguintes ações:

- I. regulamentar a atividade das Operadoras de Tecnologia de Transporte – OTTs observando as disposições dos Artigos 11-A e 11-B da Lei nº 12.587 de 2012, incluídos pela Lei nº 13.640 de 2018.
- II. credenciar as empresas autorizadas a operar no Município;
- III. estabelecer mecanismos permanentes de fiscalização;
- IV. manter cadastro atualizado das empresas autorizadas;
- V. assegurar que a prestação dos serviços ocorra em conformidade com a legislação municipal e federal aplicável.

§4º O Poder Executivo deverá desenvolver ações permanentes destinadas à redução da demanda por transporte motorizado individual, mediante:

- I. incentivo aos modos ativos de deslocamento;
- II. melhoria das condições de caminhabilidade;
- III. ampliação das condições para utilização da bicicleta como meio de transporte;
- IV. adoção de medidas de gestão da demanda por viagens;
- V. integração das políticas de uso e ocupação do solo com a política municipal de mobilidade urbana.

SEÇÃO V. Do Sistema Viário

Art 17. As vias públicas, em relação à sua hierarquização viária funcional, são classificadas conforme o Anexo VI – Mapa de Hierarquia Viária e no Anexo VII – Lista de Classificação Viária Funcional desta Lei, em:

- I. Vias de Ligação Regional: vias ou trechos de via que promovem a ligação da área urbana com municípios vizinhos, devendo proporcionar maior mobilidade, com acessos controlados, preferencialmente. São vias estruturais, em que predominam fluxos de passagem e atendem grandes deslocamentos. São responsáveis por conectar o sistema viário urbano com as rodovias.

- II.** Vias Arteriais: vias ou trechos de via com função de atender os deslocamentos urbanos de maior distância, a partir de acesso às vias lindeiras devidamente sinalizados;
- III.** Vias Coletoras: vias ou trechos de via com função de conectar as vias locais ao sistema arterial.
- IV.** Vias Locais: vias ou trechos de via com função de possibilitar o acesso às edificações, sendo desencorajado o tráfego de passagem.

Art 18. As ações estratégicas relacionadas ao sistema viário destinam-se à estruturação de uma rede viária segura, funcional, ambientalmente qualificada e distribuída de forma equilibrada entre os diferentes modos de transporte, atendendo aos objetivos específicos X, XI e XII previstos no Artigo 11 desta Lei.

§1º Para a estruturação da rede viária municipal deverão ser implementadas as seguintes ações:

- I.** promover a continuidade da malha viária estrutural;
- II.** adequar geometricamente as vias conforme sua função urbana;
- III.** integrar os bairros atualmente segregados por barreiras físicas;
- IV.** implantar infraestrutura adequada para pedestres, ciclistas e veículos;
- V.** incorporar as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana aos processos de expansão urbana;
- VI.** compatibilizar novos empreendimentos urbanos com a estrutura viária planejada.
- VII.** promover as intervenções viárias necessárias à consolidação da rede viária estrutural, definidas no Anexo VIII – Mapa de Propostas de Intervenções no Sistema Viário desta Lei, assim classificadas:
 - a)** pavimentação e geometria: trechos viários não pavimentados prioritários para intervenções de adequação geométrica e pavimentação;
 - b)** sinalização de trânsito: vias e trechos viários existentes, cuja sinalização deve ser adequada para que se concretize a função da via na rede viária estrutural mediante estudo técnico para mudança de sentido, implantação de semáforo, medidas de redução de velocidade, entre outras medidas de caráter operacional;
 - c)** sinalização de estacionamento: vias ou trechos viários com alta demanda de vagas de estacionamento que devem ser priorizadas para definição de regulamentação específica de estacionamentos públicos e implantação de vagas de carga e descarga.

§2º Para qualificação ambiental do sistema viário deverão ser implementadas ações destinadas a ampliar a arborização das vias urbanas e promover melhoria da qualidade ambiental dos espaços públicos:

- I. elaborar Plano de Arborização Urbana, observando a compatibilidade das espécies arbóreas com o sombreamento e preservação da faixa livre dos passeios públicos, conforme os parâmetros da Norma de Acessibilidade NBR 9050.
- II. incentivar projetos paisagísticos associados às intervenções de mobilidade urbana;
- III. integrar infraestrutura verde aos projetos viários sempre que tecnicamente possível.
- IV. desenvolver campanhas educativas sobre arborização urbana, conforme diretrizes do Plano de Arborização Urbana;
- V. implantar viveiro municipal para produção de mudas destinadas à arborização viária;
- VI. promover programas permanentes de arborização das vias públicas;
- VII. ampliar e modernizar a iluminação pública nas vias urbanas;
- VIII. elaborar diagnóstico permanente da qualidade da iluminação pública;

§3º Para promoção da segurança viária deverão ser desenvolvidas ações permanentes de:

- I. identificação e tratamento das interseções críticas;
- II. implantação e manutenção da sinalização viária;
- III. melhoria das condições geométricas das vias;
- IV. monitoramento dos sinistros de trânsito;
- V. desenvolvimento de campanhas educativas;
- VI. adoção de medidas destinadas à redução de mortes e lesões no trânsito;
- VII. avaliação periódica da segurança viária por meio dos indicadores definidos no Plano de Mobilidade Urbana.

§4º As intervenções no sistema viário deverão observar os princípios da acessibilidade universal, da segurança viária, da mobilidade sustentável e da distribuição equilibrada do espaço público entre todos os modos de transporte.

SEÇÃO VI. Do Transporte de Cargas

Art 19. As ações estratégicas voltadas ao transporte de cargas têm por finalidade reduzir os impactos da circulação de veículos de carga sobre a mobilidade urbana, disciplinar as operações de carga e descarga e promover maior segurança e eficiência logística no Município, atendendo ao objetivo específico XIII previsto no Artigo 11 desta Lei.

§1º Para a organização das operações de carga e descarga deverão ser implementadas as seguintes ações:

- I. regulamentar áreas destinadas às operações de carga e descarga em vias públicas;

- II. implantar sinalização horizontal e vertical específica para vagas de carga e descarga, considerando como prioritárias as áreas demarcadas no Anexo VIII – Mapa de Propostas de Intervenções no Sistema Viário desta Lei;
- III. priorizar a implantação de áreas apropriadas junto aos equipamentos de maior porte e polos de geração de cargas;
- IV. disciplinar os horários de carga e descarga de forma compatível com o funcionamento das atividades urbanas;
- V. monitorar periodicamente os impactos das operações de carga sobre a circulação urbana.

§2º Para reduzir conflitos entre veículos de carga e os demais usuários do sistema viário deverão ser promovidas as seguintes ações:

- I. definir rotas preferenciais para veículos pesados;
- II. implantar sinalização específica para orientação do transporte de cargas;
- III. compatibilizar a circulação de caminhões com os deslocamentos de pedestres, ciclistas e demais veículos;
- IV. promover intervenções nos locais identificados como críticos para circulação de veículos de carga;
- V. incentivar soluções logísticas que reduzam os impactos das operações de abastecimento urbano.

SEÇÃO VII. Da Integração Modal

Art 20. As ações estratégicas relacionadas à integração modal destinam-se a promover articulação segura e eficiente entre os diferentes modos de transporte existentes no Município, atendendo ao objetivo específico XIV previsto no Artigo 11 desta Lei.

Parágrafo único. Para fortalecimento da integração modal deverão ser implementadas as seguintes ações:

- I. planejar e implantar infraestrutura que favoreça a conexão entre os diferentes modos de transporte;
- II. priorizar a integração entre deslocamentos a pé, bicicleta, transporte fluvial e demais modos existentes;
- III. eliminar barreiras físicas que dificultem a continuidade dos percursos;
- IV. garantir condições adequadas de acessibilidade universal nos pontos de conexão entre os modos de transporte;
- V. incorporar soluções de integração modal em novos projetos de infraestrutura urbana;
- VI. monitorar continuamente a eficiência das conexões entre os diferentes modos de transporte.

SEÇÃO VIII. Dos Polos Geradores de Viagens

Art 21. Para efeitos do Plano de Mobilidade Urbana de Miracema do Tocantins, fica definido como Polo Gerador de Viagens - PGV o empreendimento ou atividade que tenha potencial para:

- I. interferir na circulação e movimentação de pessoas, mercadorias e no trânsito, prejudicando a acessibilidade ou as condições de segurança de pedestres e veículos;
- II. atrair ou produzir grande número de viagens, causando reflexos negativos no sistema de mobilidade e em seu entorno;
- III. interferir no tráfego das vias públicas que dão acesso ao empreendimento.

§1º Classificam-se como Polos Geradores de Viagem os seguintes empreendimentos:

- I. empreendimentos residenciais com 50 (cinquenta) ou mais unidades;
- II. serviços de educação cujo porte preveja a alocação de mais de 250 (duzentos e cinquenta) alunos por turno;
- III. serviços de saúde que contenham pronto atendimento;
- IV. locais de culto com lotação maior que 100 (cem) pessoas na área interna à edificação;
- V. shoppings centers e centrais de armazenamento e guarda de bens móveis;
- VI. supermercados e feiras com área igual ou superior a 500 m²;
- VII. restaurantes, bares e similares com área superior a 500 m²;
- VIII. casas de festas, boates ou estabelecimentos similares;
- IX. serviços institucionais de atendimento ao público com capacidade para atendimento de pelo menos 100 pessoas simultaneamente;
- X. centrais ou terminais de cargas ou centrais de abastecimento;
- XI. terminais de transportes, sejam eles rodoviários, ferroviários e aeroviários e aeroportos.

§2º Outros empreendimentos poderão ser classificados como PGV, conforme análise e justificativa da equipe técnica da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação, observando a definição de Polo Gerador de Viagem disposta no caput deste Artigo.

Art 22. As ações estratégicas relacionadas aos Polos Geradores de Viagens – PGVs destinam-se a assegurar que os empreendimentos capazes de produzir impactos significativos sobre a mobilidade urbana sejam analisados de forma integrada ao planejamento urbano municipal, atendendo ao objetivo específico XV previsto no Artigo 11 desta Lei.

§1º Os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Viagens que não se enquadrem na exigência de elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) pela Lei Complementar nº 30 de 2021, que institui o Plano Diretor de Miracema do Tocantins,

deverão ter a elaboração do Estudo de Impacto na Circulação (EIC) e ser submetidos a procedimento específico de análise durante os processos de aprovação municipal a ser definido e instituído pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação.

§2º O Estudo de Impacto na Circulação (EIC) deverá considerar, no mínimo:

- I. geração de tráfego de pessoas, cargas e veículos;
- II. demanda por transporte público;
- III. impactos sobre a circulação de veículos;
- IV. impactos sobre a circulação de pedestres;
- V. impactos sobre os deslocamentos por bicicleta;
- VI. impactos sobre a segurança viária;
- VII. impactos sobre a acessibilidade universal;
- VIII. compatibilidade com os objetivos estabelecidos pelo Plano de Mobilidade Urbana.

§3º Quando identificados impactos negativos relevantes decorrentes da implantação de um Polo Gerador de Viagem, poderão ser exigidas alterações e complementações no projeto e medidas mitigadoras e compensatórias de infraestrutura urbana compatíveis com os objetivos desta Lei e com a legislação urbanística municipal, tais como:

- I. ampliação e reestruturação do sistema viário, de maneira a garantir maior fluidez no tráfego de pessoas e veículos, incentivar a mobilidade ativa e interligar infraestrutura cicloviária, quando existentes;
- II. implantação, ampliação ou adequação de calçadas ou infraestrutura cicloviária;
- III. alteração ou implantação de sinalização viária e dispositivos de moderação de tráfego compatíveis com os objetivos e diretrizes do Plano de Mobilidade urbana.

SEÇÃO IX. Da Estrutura Institucional e Gestão

Art 23. As ações estratégicas relacionadas à estrutura institucional e à gestão da mobilidade urbana destinam-se ao fortalecimento da capacidade administrativa do Município para planejamento, coordenação, monitoramento, avaliação e execução das políticas públicas de mobilidade urbana, atendendo aos objetivos específicos XVI, XVII e XVIII desta Lei.

§1º Para fortalecimento da estrutura institucional deverão ser implementadas as seguintes ações:

- I. aperfeiçoar a organização administrativa responsável pela mobilidade urbana;
- II. definir claramente as competências dos órgãos municipais envolvidos no planejamento, execução e fiscalização das políticas de mobilidade;

- III. estabelecer mecanismos permanentes de monitoramento e avaliação das ações previstas nesta Lei;
- IV. desenvolver programas permanentes de capacitação técnica dos servidores municipais;
- V. promover integração entre as diferentes secretarias municipais envolvidas com planejamento urbano, trânsito, transporte, infraestrutura e desenvolvimento urbano.

§2º O Poder Executivo deverá adotar as providências necessárias à municipalização do trânsito para integração ao Sistema Nacional de Trânsito, observando o atendimento aos requisitos do Código de Trânsito Brasileiro e da regulamentação do CONTRAN, Junta Administrativa de Recursos de Infrações e a estrutura mínima de engenharia, fiscalização, educação, estatística buscando assegurar capacidade técnica e operacional para:

- I. planejamento do trânsito;
- II. engenharia de tráfego;
- III. fiscalização;
- IV. educação para o trânsito;
- V. produção e gestão de informações estatísticas relacionadas à segurança viária.

§3º Para fortalecimento da gestão participativa deverão ser implementadas as seguintes ações:

- I. instituir e fortalecer os mecanismos de participação social relacionados à mobilidade urbana;
- II. promover articulação permanente entre planejamento urbano e mobilidade;
- III. ampliar a transparência dos processos decisórios;
- IV. estimular o acompanhamento da execução do Plano de Mobilidade pela sociedade;
- V. fortalecer os instrumentos municipais destinados à captação de recursos para implantação das ações previstas nesta Lei.

CAPÍTULO V: DA IMPLANTAÇÃO

Art 24. Compete à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação coordenar a implementação do Plano de Mobilidade Urbana, observadas as competências dos órgãos da Administração Pública Municipal.

Art 25. As ações para implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Miracema do Tocantins poderão ser organizadas em programas permanentes destinados à melhoria da mobilidade urbana, estruturados de acordo com os objetivos e ações estratégicas estabelecidos nesta Lei.

Parágrafo único: Os programas deverão ser desenvolvidos de forma integrada com:

- I. Plano Diretor Municipal;

- II. Plano Plurianual – PPA;
- III. Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO;
- IV. Lei Orçamentária Anual – LOA;
- V. Plano Municipal de Saneamento Básico;
- VI. Plano Municipal de Arborização Urbana, quando existente;
- VII. demais instrumentos de planejamento territorial do Município.

Art 26. A implementação das ações previstas nesta Lei observará critérios de prioridade técnica, disponibilidade orçamentária e financeira, oportunidade de captação de recursos externos e interesse público.

§1º A priorização das intervenções deverá considerar:

- I. segurança viária;
- II. acessibilidade universal;
- III. atendimento às áreas com maior demanda;
- IV. integração entre os modos de transporte;
- V. redução das desigualdades de acesso à cidade.

§2º Sempre que possível, os projetos de mobilidade urbana deverão ser executados de forma integrada com obras de drenagem, pavimentação, saneamento, iluminação pública, paisagismo e demais intervenções urbanas.

CAPÍTULO VI: DO MONITORAMENTO, DA AVALIAÇÃO E DA REVISÃO

Art 27. A execução do Plano será acompanhada mediante sistema permanente de monitoramento baseado nos indicadores e metas estabelecidos no Anexo IX desta Lei.

§1º O monitoramento deverá contemplar, entre outros aspectos:

- I. evolução dos indicadores de mobilidade;
- II. cumprimento das metas previstas;
- III. andamento físico das ações estratégicas;
- IV. IV – avaliação dos investimentos realizados;
- V. V – resultados obtidos quanto à segurança viária, acessibilidade e mobilidade sustentável.

§2º Os resultados do monitoramento deverão subsidiar a revisão das políticas públicas e orientar a definição das prioridades de investimento.

Art 28. A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação deverá elaborar relatório anual de acompanhamento da execução do Plano de Mobilidade Urbana, contendo, no mínimo:

- I.** ações implementadas;
- II.** metas alcançadas;
- III.** indicadores monitorados;
- IV.** dificuldades identificadas;
- V.** recomendações para aperfeiçoamento da execução do Plano.

Art 29. O Plano de Mobilidade Urbana será objeto de revisão periódica, preferencialmente em consonância com as revisões do Plano Diretor Municipal, sempre que alterações relevantes na dinâmica urbana justificarem sua atualização, no máximo em 10 anos após a sua aprovação.

§1º A revisão deverá ser precedida de processo participativo, assegurada ampla divulgação e participação da sociedade e do diagnóstico da implementação das ações deste Plano de Mobilidade Urbana.

§2º As revisões deverão observar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e os objetivos estabelecidos nesta Lei.

CAPÍTULO VII: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art 30. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art 31. O Poder Executivo poderá firmar convênios, acordos de cooperação, termos de parceria e demais instrumentos jurídicos com órgãos públicos e entidades privadas para viabilizar a implementação das ações previstas nesta Lei.

Art 32. A implementação das ações previstas nesta Lei deverá observar:

- I.** disponibilidade orçamentária e financeira;
- II.** prioridades técnicas definidas no Plano de Mobilidade Urbana e em suas revisões, mediante motivação e transparência;
- III.** legislação urbanística, ambiental e de trânsito vigente.

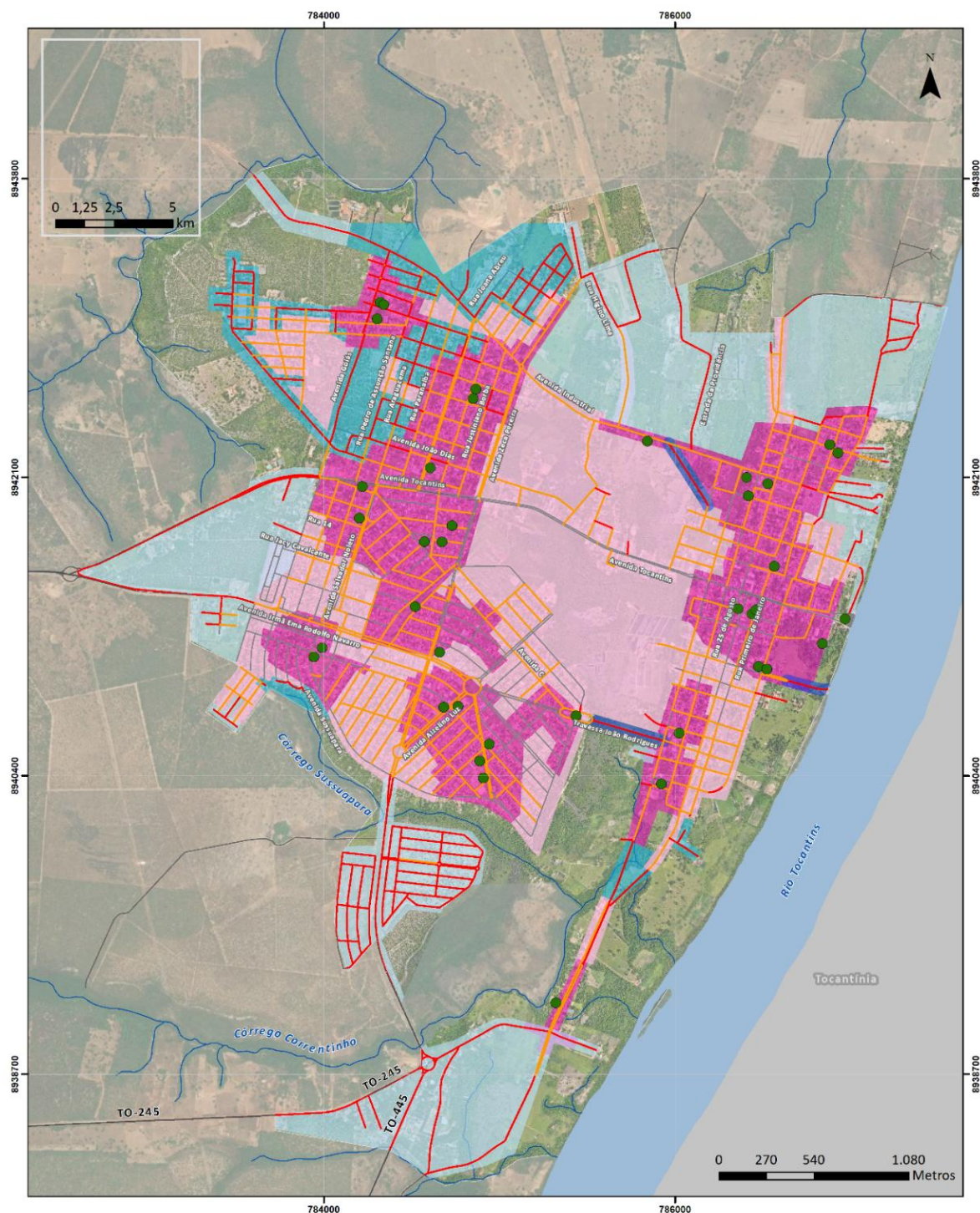
Art 33. Os órgãos e entidades da Administração Municipal deverão atuar de forma integrada para garantir a implementação do Plano de Mobilidade Urbana.

Art 34. Os casos omissos serão disciplinados pelo Poder Executivo, observada a legislação federal pertinente, no âmbito de sua competência, sem criar obrigações, sanções, tributos ou restrições reservadas à lei.

Art 35. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXOS

ANEXO I: Proposta de calçadas



PROPOSTA DE CALÇADAS

Mapa Base

● Equipamentos Públicos

Calçadas

— Sem pavimentação

— Parcialmente pavimentada

— Pavimentada

— Córregos

— Rodovias (SEPLAN, 2018)

— Área Urbanizada

— Rio Tocantins (SEMARH, 2018)

— Municípios do Tocantins (IBGE, 2024)

Objetivo 1 - Implantação de calçadas

1ª etapa até 5 anos : Implantar calçadas nas vias de ligação faltantes Av. Francisco de Assis

Rocha, Travessa Pedro Teixeira, Rua Rui Brasil

2ª etapa até 7 anos: Implantar calçadas nos setores periféricos que abrigam populações de menor renda e maioria dos lotes ocupados: Setor Novo Horizonte, Brasil, Industrial, Novo Miracema e parte do Santa Filomena

3ª etapa até 10 anos : Implantar calçadas no restante da cidade (áreas atualmente pouco ocupadas).

Objetivo 2 - Qualificar calçadas

1ª etapa até 5 anos: Qualificar calçadas no raio de 300 m de equipamentos públicos

2ª etapa até 10 anos: Qualificar calçadas no restante da área urbana consolidada

Escala: 1/20.000

Fonte: IAC-UFT, OSM (2026)

Sistemas de Coordenadas:

UTM Sirgas 2000 Fuso 22S

Autoria:

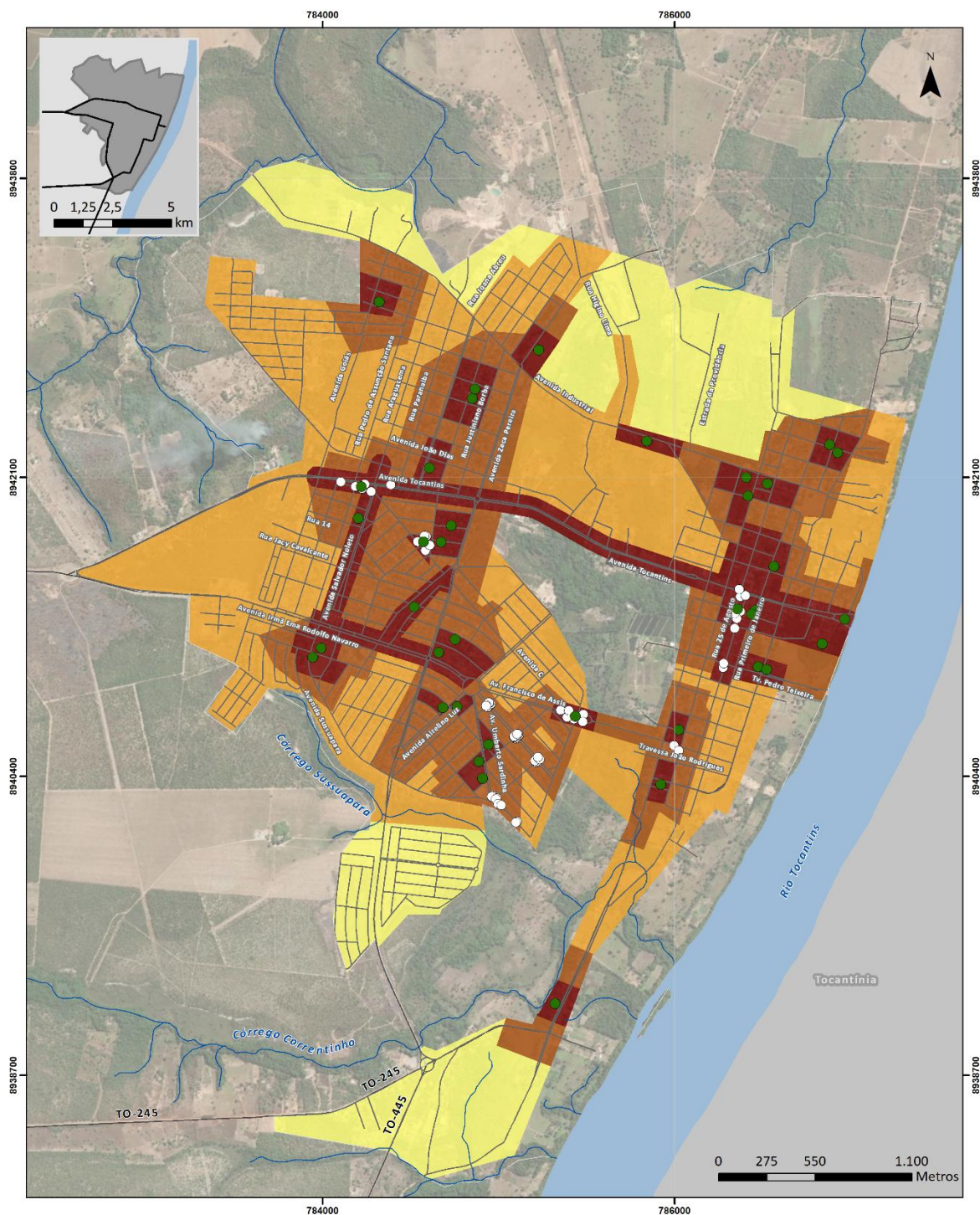
Lilian dos Santos F. P. Bracarense

Pedro Igor Galvão Gomes

Erica Nascimento

Giovanna Carvalho

ANEXO II: Proposta para travessias acessíveis



PROPOSTA PARA TRAVESSIAS ACESSÍVEIS

Mapa Base

- Equipamentos Públicos
- Rampa de Acessibilidade Existente
- Córregos
- Sistema Viário
- Rodovias (SEPLAN, 2018)
- Área Urbanizada
- Rio Tocantins (SEMARH, 2018)
- Municípios do Tocantins (IBGE, 2024)

Objetivo 3 - Implantar/Adequar acessibilidade

- 1ª etapa em até 5 anos: eixos comerciais principais (R. 25 de Agosto, R. Primeiro de Janeiro, Av. Tocantins, Av. Irmã Ema Rodolfo Navarro, Av. Salvador Noleto) e entorno imediato dos equipamentos de educação, saúde e lazer e da rodoviária
- 2ª etapa em até 7 (sete) anos: eixos comerciais secundários (Tv. Pedro Teixeira, Av. Umberto Sardinha Sobrinho e trechos da R. 25 de Agosto, Av. Francisco de Assis Rocha, Av. Zeca Pereira, Av. Alzelino Luz) e áreas de influência aos equipamentos de educação, saúde e lazer e da rodoviária (300 metros)
- 3ª etapa em até 10 (dez) anos: setores urbanos ocupados
- 4ª etapa após 10 anos (conforme revisão do PlanMob): Implantar rampas de acessibilidade nas travessias e piso tátil em calçadas nos setores de expansão urbana, conforme revisão do PlanMob

Escala: 1/20.000

Fonte: IAC-UFT, OSM (2026)

Sistemas de Coordenadas:

UTM Sirgas 2000 Fuso 22S

Autoria:

Lilian dos Santos F. P. Bracarense

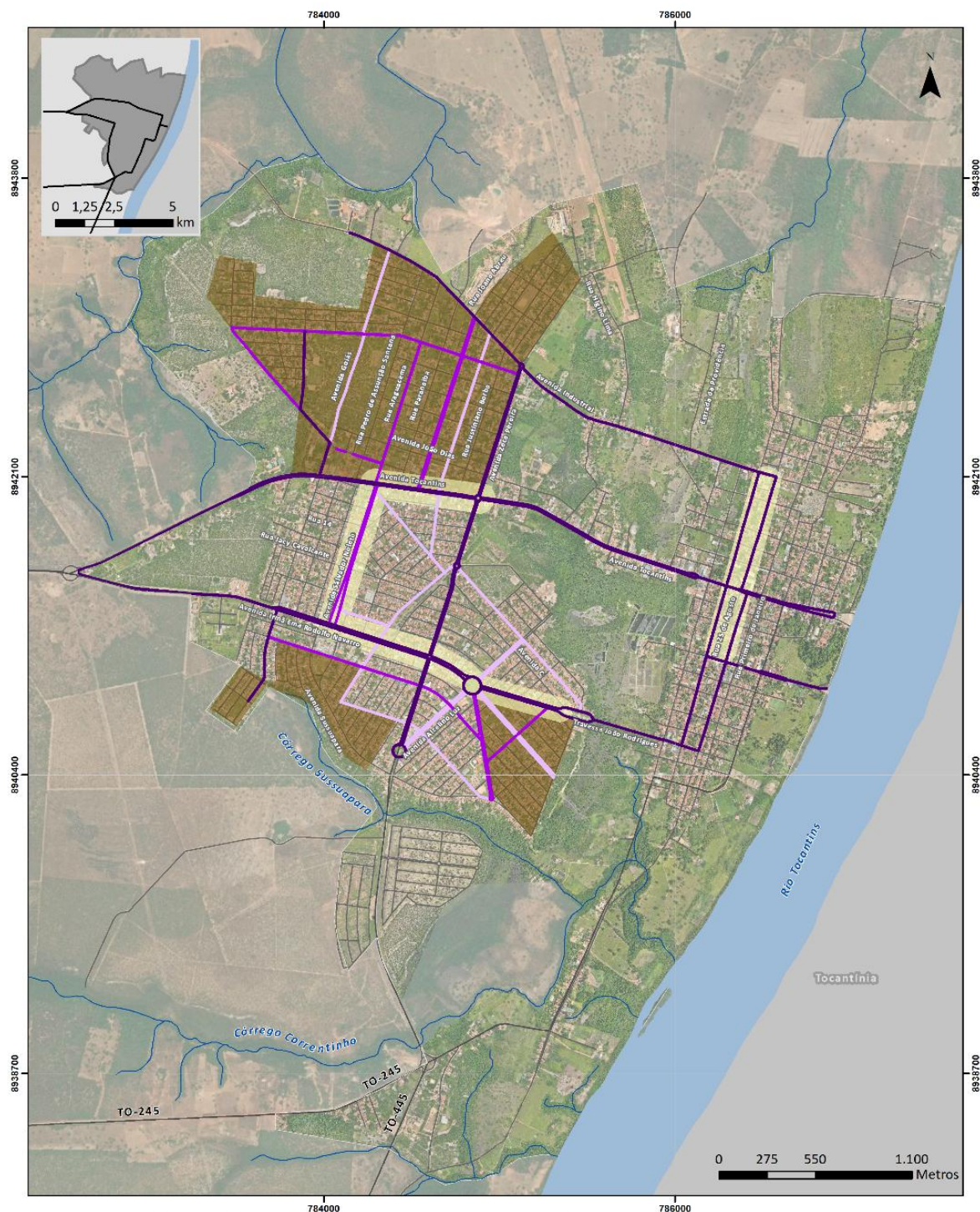
Pedro Igor Galvão Gomes

Erica Nascimento

Giovanna Carvalho

PlanMob Miracema
Plano de Mobilidade Urbana de Miracema

ANEXO III: Fases de implantação da rede cicloviária



FASES DE IMPLANTAÇÃO DA REDE CICLOVIÁRIA

Mapa Base

- Córregos
- Rodovias (SEPLAN, 2018)
- Sistema Viário
- Área Urbanizada
- Rio Tocantins (SEMARH, 2018)
- Municípios do Tocantins (IBGE, 2024)

Fases de Implantação da rede cicloviária

- Fase 1
- Fase 2
- - Fase 2 em via planejada
- Fase 3
- Área prioritária para implantação de paraciclos em via pública
- Bairros de alta densidade e baixa renda

Escala: 1/20.000

Fonte: IAC-UFT, OSM (2026)

Sistemas de Coordenadas:

UTM Sirgas 2000 Fuso 22S

Autoria:

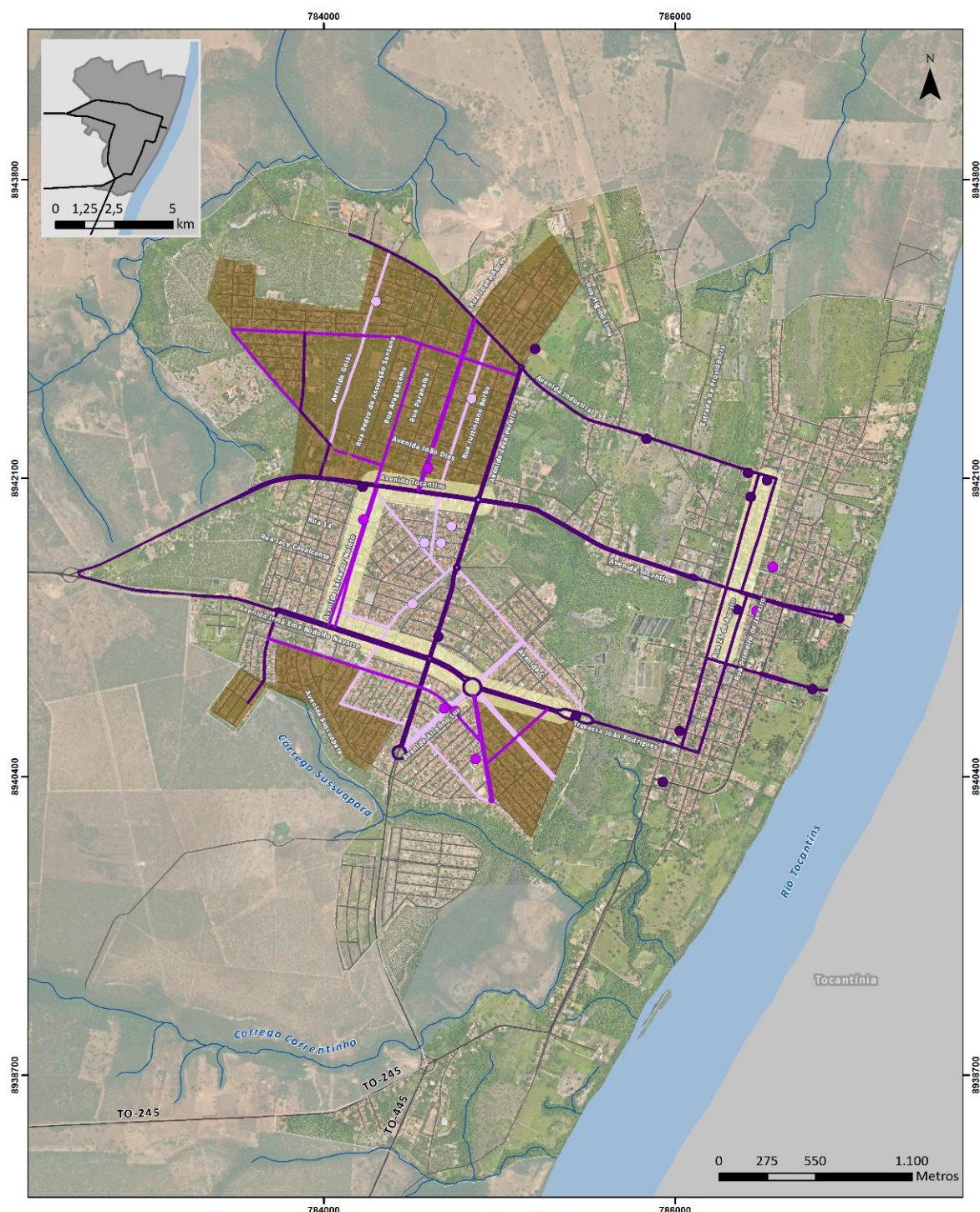
Lilian dos Santos F. P. Bracarense

Pedro Igor Galvão Gomes

Erica Nascimento

Giovanna Carvalho

ANEXO IV: Localização e fases de implantação de paraciclos



LOCALIZAÇÃO E FASES DE IMPLANTAÇÃO DE PARACICLOS

Mapa Base

- Córregos
- Rodovias (SEPLAN, 2018)
- Sistema Viário
- Área Urbanizada
- Bairros de alta densidade e baixa renda
- Rio Tocantins (SEMARH, 2018)
- Municípios do Tocantins (IBGE, 2024)

Fases de Implantação de Paraciclos em Equipamentos

- Fase 1
- Fase 2
- Fase 3

Fases de Implantação da rede cicloviária

- Fase 1
- Fase 2

Fase 2 em via planejada

- Fase 3

Área Prioritária Para Implantação de Paraciclos em Via Pública

Escala: 1/20.000

Fonte: IAC-UFT, OSM (2026)

Sistemas de Coordenadas:

UTM Sirgas 2000 Fuso 22S

Autoria:

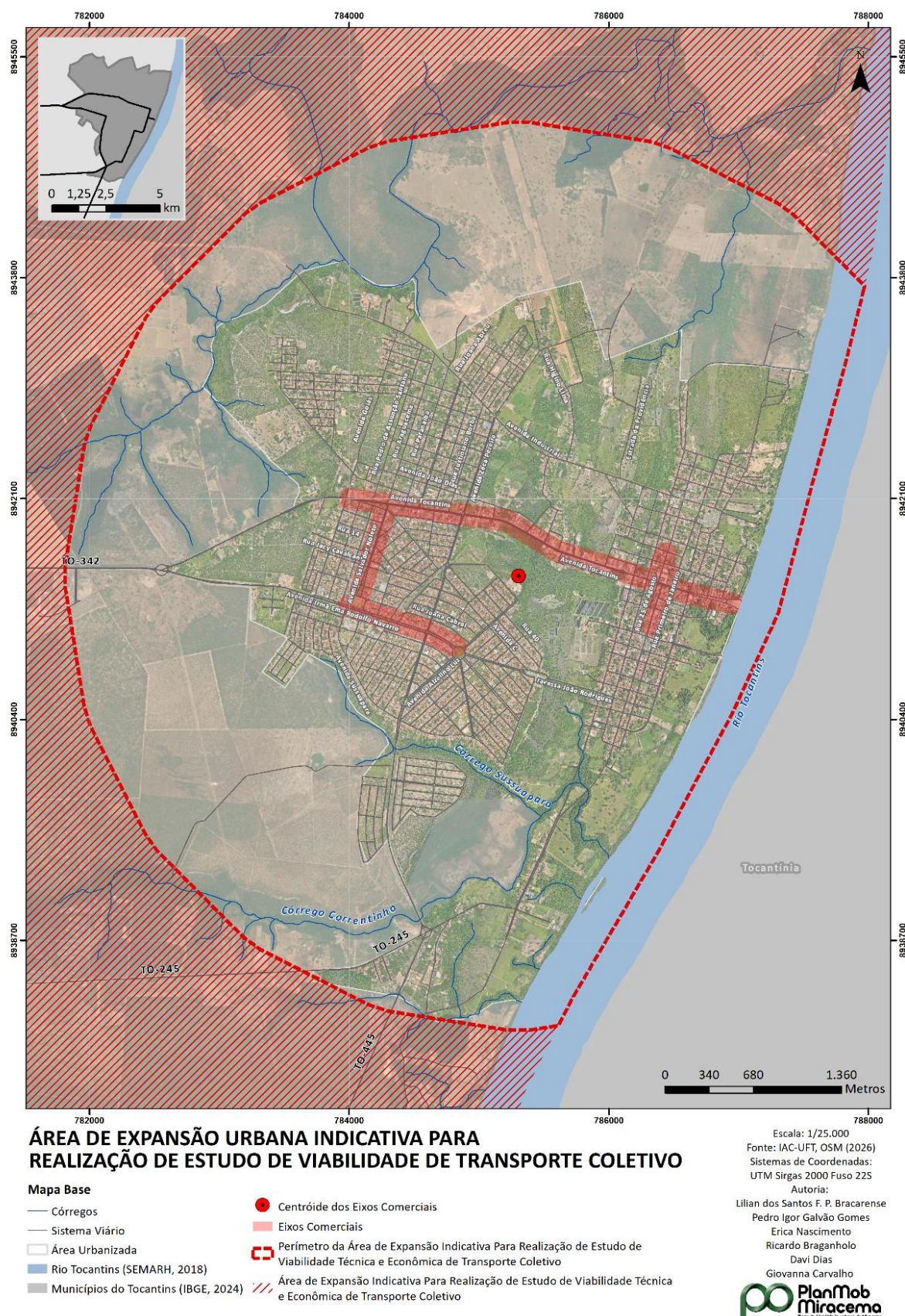
Lilian dos Santos F. P. Bracarense

Pedro Igor Galvão Gomes

Erica Nascimento

Giovanna Carvalho

ANEXO V: Área de expansão urbana indicativa para realização de estudo de viabilidade de transporte coletivo



ANEXO VI: Hierarquia Viária



HIERARQUIA VIÁRIA

Mapa Base

- Rodovias (SEPLAN, 2018)
- Área Urbanizada
- Rio Tocantins (SEMARH, 2018)
- Municípios do Tocantins (IBGE, 2024)
- Córregos

Hierarquia Viária

- Vias de Ligação Regional
- Arterial
- Coletora
- Via Coletora A Pavimentar
- Local
- Vias Locais A Pavimentar

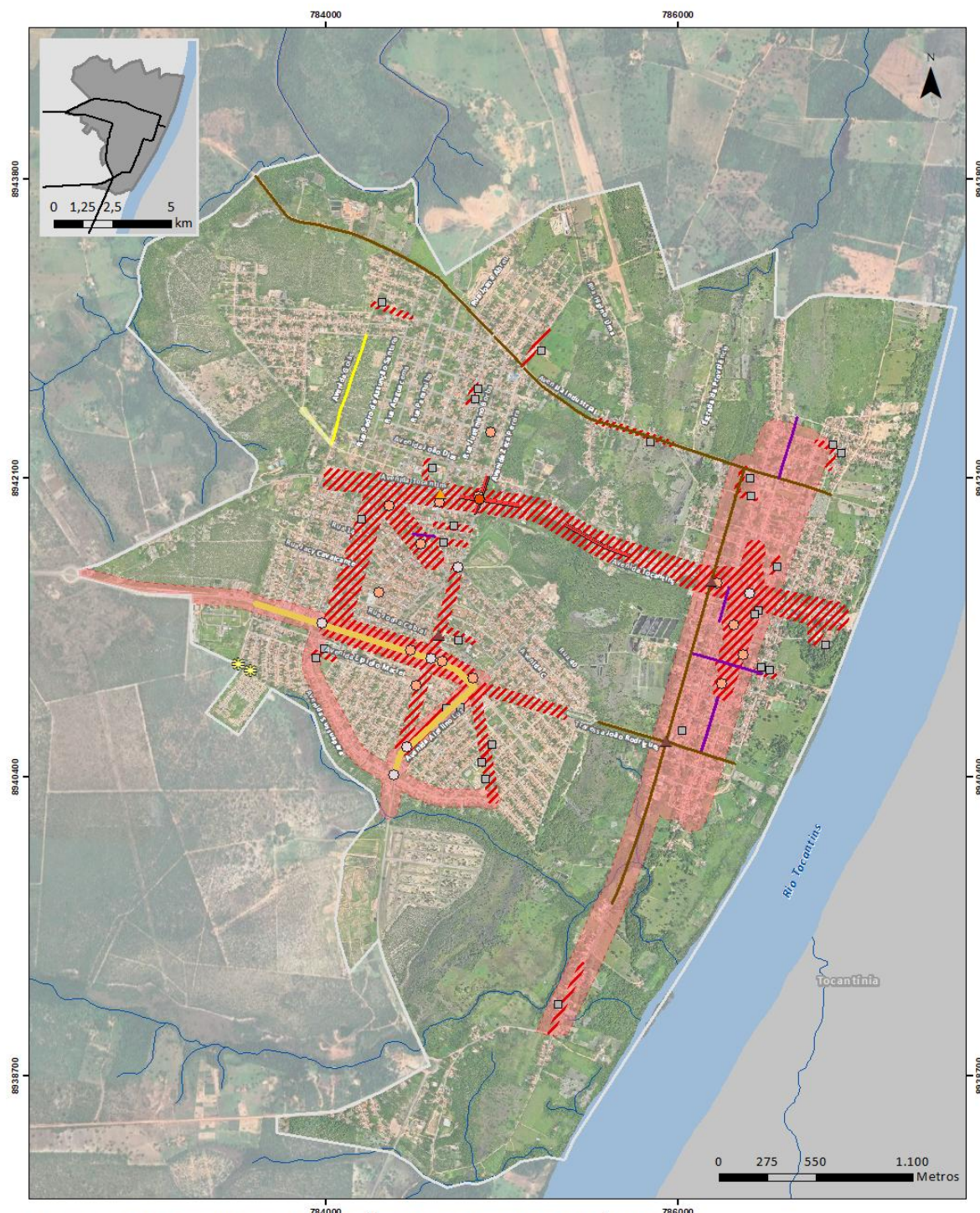
Escala: 1/20.000
Fonte: IAC-UFT, OSM (2026)
Sistemas de Coordenadas:
UTM Sirgas 2000 Fuso 22S
Autoria:
Lilian dos Santos F. P. Bracarense
Pedro Igor Galvão Gomes
Erica Nascimento
Davi Dias

ANEXO VII: Lista de Classificação Viária Funcional

ID	Hierarquia	Nome	Trecho
1	Arterial	Avenida Alzelino Luz	Entre a rotatória da Avenida Zeca Pereira e a rotatória da Avenida Irmã Emma Rudolph Navarro
2	Arterial	Avenida Francisco de Assis Rocha	Total
3	Arterial	Avenida Getúlio Vargas	Entre a Rua Severino Pinheiro e a Avenida Industrial
4	Arterial	Avenida Industrial	Total
5	Arterial	Avenida Irmã Emma Rudolph Navarro	Entre a rotatória da saída sentido Miranorte e a rotatória da Avenida Alzelino Luz
6	Arterial	Avenida Severino Pinheiro	Entre a Avenida Getúlio Vargas e o final do Setor Vila Verde
7	Arterial	Avenida Tocantins	Total
8	Arterial	Avenida Zeca Pereira	Entre a rotatória da Avenida Irmã Emma Rudolph Navarro e a Rua Higino Lima
9	Arterial	Avenida Zeca Pereira	Entre a rotatória da Avenida Alzelino Luz e o final da área urbanizada sentido Palmas
10	Coletora	Avenida Alzelino Luz	Entre a rotatória da Avenida Irmã Emma Rudolph Navarro e a Rua 38
11	Coletora	Avenida Amaury Nolasco	Em frente à praça Rosa Ivoletto da Luz, entre a Avenida Sussuapara e a Rua 20
12	Coletora	Avenida Antônio Ulisses	Entre a Avenida Irmã Emma Rudolph Navarro e a rotatória da Avenida Zeca Pereira
13	Coletora	Avenida Goiás	Total
14	Coletora	Avenida Hozana Gonçalves Cavalcante	Entre a Avenida Tocantins e a Avenida Industrial
15	Coletora	Avenida Humberto Sardinha Sobrinho	Total
16	Coletora	Avenida Irmã Emma Rudolph Navarro	Entre a rotatória da Avenida Alzelino Luz e a Avenida José Mariano Coelho
17	Coletora	Avenida Maria e Machado	Total
18	Coletora	Avenida Oseas Soares Paz	Total
19	Coletora	Avenida Salvador Noleto	Total
20	Coletora	Avenida Sussuapara	Total
21	Coletora	Avenida Zeca Pereira	Entre a rotatória da Avenida Irmã Emma Rudolph Navarro e a rotatória da Avenida Alzelino Luz

ID	Hierarquia	Nome	Trecho
22	Coletora	Rua 20	Total
23	Coletora	Rua Bela Vista	Entre a Avenida Tocantins e a Rua Bartolomeu Fraga
24	Coletora	Rua Francisco Pequeno	Entre a Avenida Oseas Soares Paz e final do Setor Saltinho
25	Coletora	Rua Primeiro de Janeiro	Total
26	Coletora	Rua Vinte e Cinco de Agosto	Entre a Avenida Tocantins e a Rua Paraná
27	Coletora	Travessa Bartolomeu Fraga	Total
28	Coletora	Travessa João Rodrigues	Total
29	Coletora	Travessa Pedro Teixeira	Entre a Rua Bela Vista e a Balsa Pipes
30	Ligação Regional	Avenida Irmã Emma Rudolph Navarro	Após a rotatória da saída sentido Miranorte (fora da área urbanizada)
31	Ligação Regional	Avenida Severino Pinheiro	Após o final do Setor Vila Verde, sentido Barrolândia
32	Ligação Regional	TO-445	Após o final da área urbanizada, sentido Palmas
33	Local	Avenida Amaury Nolasco	Entre a Rua 20 e a Avenida Antônio Ulisses
34	Local	Avenida Antônio Ulisses	Entre a Avenida Irmã Emma Rudolph Navarro e a Avenida Sussuapara
35	Local	Avenida Getúlio Vargas	Entre a Rua Severino Pinheiro e a Rua 1
36	Local	Avenida Hozana Gonçalves Cavalcante	Entre a Avenida Industrial e a a Rua José Aires
37	Local	Rua Bela Vista	Entre a Avenida Tocantins e a Rua Dona Deusina
38	Local	Rua Francisco Pequeno	Entre a Avenida Oseas Soares Paz e a Rua Paranaíba
39	Local	Rua Vinte e Cinco de Agosto	Entre a Avenida Tocantins e a Travessa Sete de Setembro
40	Local	Travessa Pedro Teixeira	Entre a Rua Bela Vista e os Tanques de piscicultura
41	Local	Demais vias	Total

ANEXO VIII: Propostas de intervenção no sistema viário



PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO NO SISTEMA VIÁRIO

Mapa Base

- Área Urbanizada
- Rio Tocantins (SEMARH, 2018)
- Municípios do Tocantins (IBGE, 2024)
- Córregos

Propostas de Intervenções na Infraestrutura

- Vias A Serem Pavimentadas
- Necessidade de Conexão Viária
- Vias Com Necessidade de Iluminação

Propostas de Intervenções na Sinalização

- Redução de Velocidade
- Mudança de Sentido
- Restrição de Estacionamento
- Vagas de Carga e Descarga
- Melhoria de Sinalização
- Restrição de Velocidade
- Semafóro Fase 1
- Semafóro Fase 2
- Equipamentos Públicos
- Necessidade de Melhorias na Sinalização Viária
- Área de Regulamentação de Estacionamento
- Rota de Tráfego de Passagem de Veículos de Grande Porte

Escala: 1/20.000

Fonte: IAC-UFT, OSM (2026)

Sistemas de Coordenadas:

UTM Sirgas 2000 Fuso 22S

Autoria:

Lilian dos Santos F. P. Bracarense

Pedro Igor Galvão Gomes

Erica Nascimento

Davi Dias

ANEXO IX: Objetivos, metas e indicadores

Objetivo	Metas	Indicadores
I – Promover a valorização do transporte a pé, observando implantação e qualificação da infraestrutura de calçadas, segurança viária e acessibilidade.	○ Implantar 1ª etapa, conforme Anexo I, em até 3 (três) anos: Implantar calçadas nas vias de ligação faltantes como estratégia de Rotas Acessíveis: Av. Francisco de Assis Rocha, Travessa Pedro Teixeira (próximo à Balsa PIPES), Rua Rui Brasil; ○ Implantar 2ª etapa, conforme Anexo I, em até 7 (sete) anos: Implantar calçadas nos setores periféricos (que abrigam populações de menor renda e maioria dos lotes ocupados) em vias faltantes, de forma a completar a pavimentação das calçadas em todo o setor e promover Rotas Acessíveis: Setores Saltinho, Novo Horizonte, Brasil, Industrial, Novo Miracema e parte do Setor Santa Filomena; ○ Implantar 3ª etapa, conforme Anexo I, em até 10 (dez) anos: Implantar calçadas no restante da cidade (áreas atualmente pouco ocupadas).	○ (Extensão de calçadas pavimentadas / 2*extensão de vias) x 100
	○ Implantar 1ª etapa, conforme Anexo I, em até 5 (cinco) anos: Qualificar as calçadas (acessibilidade universal) nas áreas de entorno de equipamentos de educação, saúde, lazer e da rodoviária; ○ Implantar 2ª etapa, conforme Anexo I, em até 10 (dez) anos: Qualificar as calçadas (acessibilidade universal) na cidade toda; ○ Alcançar nível médio de sombreamento por copa de árvores em 50% das vias de Miracema em 10 (dez) anos.	○ (Extensão de calçadas qualificadas / 2*extensão total de vias) x 100. Obs: A calçada será considerada qualificada quando atender os seguintes critérios: faixa livre sem obstáculos e com largura mínima de 1,20m, existência de piso tátil e iluminação pública. ○ Nível de sombreamento por copa de árvores: (Número de árvores/Extensão do trecho viário em metros) x 4. Obs: O indicador classifica o trecho viário conforme as categorias: Nenhum: valor igual a 0 Baixo: até 0,33 Médio: entre 0,33 e 0,66 Alto: entre 0,66 e 0,99 Máximo: valores iguais ou superiores a 0,99 (considerados como adequados ao padrão ideal) Deve-se calcular o percentual de trechos em cada categoria para monitoramento.

Objetivo	Metas	Indicadores
I – Promover a valorização do transporte a pé, observando implantação e qualificação da infraestrutura de calçadas, segurança viária e acessibilidade.	○ Implantar 1ª etapa, conforme Anexo II, em até 5 (cinco) anos: Implantar/adequar rampas de acessibilidade nas travessias, piso tátil em calçadas e faixas de pedestre nos eixos comerciais principais (Rua 25 de Agosto, Rua Primeiro de Janeiro, Av. Tocantins, Av. Irmã Ema Rodolfo Navarro, Av. Salvador Noletto) e entorno imediato dos equipamentos de educação, saúde e lazer e da rodoviária; ○ Implantar 2ª etapa, conforme Anexo II, em até 7 (sete) anos: Implantar/adequar rampas de acessibilidade nas travessias, piso tátil em calçadas e faixas de pedestre nos eixos comerciais secundários (Travessa Pedro Teixeira, Av. Umberto Sardinha Sobrinho e trechos indicados no mapa da Rua 25 de Agosto, Av. Francisco de Assis Rocha, Av. Zeca Pereira, Av. Alzelino Luz) e nas áreas de influência aos equipamentos de educação, saúde e lazer e da rodoviária (300 metros); ○ Implantar 3ª etapa, conforme Anexo II, em até 10 (dez) anos: Implantar rampas de acessibilidade nas travessias e piso tátil em calçadas nos setores urbanos ocupados; ○ Implantar 4ª etapa, conforme Anexo II, após 10 (dez) anos (conforme revisão do PlanMob): Implantar rampas de acessibilidade nas travessias e piso tátil em calçadas nos setores de expansão urbana.	○ (Número de cruzamentos com rampas de acessibilidade no entorno de 300m de equipamentos públicos de educação, saúde e lazer e rodoviária com faixa de pedestre e rampa de acessibilidade / número total de cruzamentos no entorno de 300m de equipamentos públicos de educação, saúde e lazer e rodoviária) x 100; ○ (Número de cruzamentos com rampas de acessibilidade / Número total e cruzamentos) x 100;
	○ Zerar as ocorrências de mortes e lesões graves de pedestres em 10 (dez) anos. ○ Aumentar em 2 pontos percentuais a participação do pedestre nas viagens a trabalho realizadas em menos de 15 minutos em 5 (cinco) anos.	○ Número de pedestres mortos por ano; ○ Percentual de pedestres nas viagens de ida a trabalho realizadas em menos de 15 minutos. Obs: O indicador será obtido com a aplicação da pesquisa de demanda 5 anos após a aprovação do Plano de Mobilidade e durante a revisão do Plano de Mobilidade.

Objetivo	Metas	Indicadores
II – institucionalizar o planejamento e a gestão municipal da infraestrutura destinada ao transporte a pé.	○ Institucionalizar o planejamento e gestão de calçadas, com procedimentos claros e amparados na regulamentação vigente, em até 5 (cinco) anos; ○ Aplicar as leis municipais, fazer a fiscalização e o monitoramento, em até 5 (cinco) anos.	○ Existência e aplicação de norma municipal de calçadas e rotas acessíveis. ○ Percentual dos projetos sujeitos à exigência de calçada que foram aprovados em conformidade. ○ Percentual das notificações de calçadas irregulares solucionadas no prazo definido.
II – Promover a valorização do transporte cicloviário mediante a implantação de infraestrutura adequada.	○ Implantar a Fase 1 da Rede Cicloviária em 4 (quatro) anos, conforme Anexo III e Anexo IV; ○ Implantar a Fase 2 da Rede Cicloviária em 7 (sete) anos, conforme Anexo III e Anexo IV; ○ Implantar a Fase 3 da Rede Cicloviária em 10 (dez) anos, conforme Anexo III e Anexo IV.	○ (Extensão linear de Rede Cicloviária implantada/extensão linear de Rede Cicloviária planejada)*100 ○ (Quantidade de equipamentos públicos (educação, saúde e lazer) com paraciclos adequados/total de equipamentos públicos) *100
IV – Aumentar a participação da bicicleta como meio de transporte nas viagens utilitárias realizadas no Município.	○ Aumentar em 1,5 pontos percentuais a participação do ciclista nas viagens a trabalho realizadas em menos de 15 minutos em 5 (cinco) anos	○ Percentual de ciclistas nas viagens de ida a trabalho realizadas em menos de 15 minutos. Obs: O indicador será obtido com a aplicação da pesquisa de demanda 5 anos após a aprovação do Plano de Mobilidade e durante a revisão do Plano de Mobilidade.
V – Acompanhar a expansão urbana e promover estudos de viabilidade para futura implantação do transporte público coletivo, observadas as características territoriais, demográficas e financeiras do Município.	○ Monitorar anualmente a expansão urbana e avaliar necessidade de realização de estudo de viabilidade técnica e econômica de serviço de transporte público; ○ Garantir que os novos loteamentos aprovados prevejam geometria viária e conectividade adequadas para a circulação de futuros serviços de transporte coletivo.	○ Área urbana ocupada além do limite indicador de estudo de viabilidade técnica e econômica de serviço de transporte público, conforme Mapa X ○ (Nº de novos loteamentos aprovados com diretrizes de mobilidade integradas/total de novos loteamentos aprovados)*100;

Objetivo	Metas	Indicadores
VI –Melhorar a gestão dos espaços de estacionamento buscando o equilíbrio entre os diferentes modos de transporte e a adequada utilização do sistema viário.	– Institucionalizar a política de destinação e uso das vagas especiais em vias públicas e em polos geradores de viagens em até 2 (dois) anos; – Elaborar Projeto de Sinalização Horizontal e Vertical para ordenação do uso, delimitando espaços específicos de estacionamento para automóveis e motocicleta, em até 2 (dois) anos; – Demarcar e sinalizar 100% das vagas de estacionamento nas áreas de maior demanda comercial (Eixo Comercial Primário, Eixo Comercial Secundário) e equipamentos públicos, no prazo de até 5 (cinco) anos;	– Existência de marco regulatório municipal sancionado e vigente sobre vagas especiais; – (Número de vagas reservadas para idosos com sinalização adequada/Total de vagas sinalizadas)*100; – (Número de vagas reservadas para pessoas com deficiência com sinalização adequada /Total de vagas sinalizadas)*100; – (Número de vagas reservadas para pessoas com Transtorno de Espectro Autista com sinalização adequada / Total de vagas sinalizadas)*100.
VII –Qualificar os serviços de táxi e mototáxi, observando adequação de infraestrutura, regulamentação, institucionalização, gestão e fiscalização.	– Regular os serviços de táxi em 1 (um) ano; – Cadastrar e legalizar 100% dos operadores de mototáxi e táxi em atividade no município no prazo de 2 (dois) anos.	– Existência de legislação vigente para táxi e mototáxi; – (Número de operadores regulares com licença vigente/Total de licenças ativas)*100.
	– Regular a localização, a capacidade operacional e os padrões dos pontos de táxi e mototáxi, em até 2 (dois) anos; – Adequar a infraestrutura e a sinalização de 100% dos pontos oficiais de táxi e mototáxi, conforme regulamentação municipal, no prazo de 10 (dez) anos;	– Existência de regulamentação municipal que padronize a infraestrutura dos pontos de táxi e mototáxi; – (Número de pontos de táxi e mototáxi padronizados conforme regulamentação municipal/Total de pontos de táxi e mototáxi existentes no município)*100.
VIII – Regular a prestação dos serviços de transporte remunerado privado individual por intermédio de operadoras de tecnologia de transporte.	– Elaborar regulamentação municipal para a prestação dos serviços das Operadoras de Tecnologia de Transportes Credenciadas (OTTCs) no prazo de 3 (três) anos; – Credenciar 100% das OTTCs operantes no município no prazo de 5 (cinco) anos.	– Existência de lei municipal que regule os serviços prestados pelas OTTCs; – (Número de OTTCs credenciadas/Total de OTTCs atuantes no município)*100.

Objetivo	Metas	Indicadores
IX – Reduzir a demanda por deslocamentos realizados em transporte individual motorizado privado.	– Reduzir a demanda de transporte motorizado privado individual em 3,5 pontos percentuais em 5 (cinco) anos.	○ Percentual de automóvel nas viagens de ida a trabalho realizadas em menos de 15 minutos. – Obs: O indicador será obtido com a aplicação da pesquisa de demanda 5 anos após a aprovação do Plano de Mobilidade e durante a revisão do Plano de Mobilidade.
X – Estruturar uma rede viária adequada, segura e distribuída de forma equilibrada entre os diferentes modos de transporte.	– Institucionalizar a hierarquia viária proposta no Plano de Mobilidade, incorporando as diretrizes do Mapa de Hierarquia Viária à minuta de revisão do Plano Diretor Municipal; – Elaborar Plano de Sinalização Viária, priorizando as áreas com necessidade melhoria de Sinalização, conforme Mapa de Proposta de Intervenção no Sistema Viário em até 2 (dois) anos; – Implantar ligações viárias conforme Mapa de Proposta de Intervenção no Sistema Viário em até 5 (cinco) anos; – Pavimentar, recapear e requalificar as vias classificadas como estruturantes (Ligação Regional, Arteriais e Coletoras), conforme indicado no Mapa de Hierarquia Viária e Mapa de Proposta de Intervenção no Sistema Viário, no prazo de 10 (dez) anos; – Implantar e/ou revitalizar a sinalização viária (vertical e horizontal) e semafórica seguindo as diretrizes prioritárias identificadas no Mapa de Proposta de Intervenção no Sistema Viário em até 10 (dez) anos.	– Existência de legislação municipal sancionada oficializando a hierarquia viária; – Existência de Plano de Sinalização Viária; – (Extensão de vias estruturantes pavimentadas/Extensão total de vias estruturantes)*100; – (Extensão de vias prioritárias com sinalização adequada/Extensão de vias prioritárias)*100.
XI – Propiciar ambientes agradáveis para circulação e permanência de pessoas.	○ Elaborar programa de qualificação dos espaços públicos em até 2 (dois) anos; ○ Qualificar praças, eixos comerciais, entorno de escolas e áreas de conexão hidroviária conforme priorização; ○ Assegurar manutenção periódica dos espaços qualificados.	○ (Espaços públicos prioritários qualificados/Total de espaços públicos prioritários)*100.

Objetivo	Metas	Indicadores
XII – Promover trajetos seguros para todos os usuários do sistema de mobilidade urbana e eliminar as mortes decorrentes de sinistros de trânsito.	- Regularizar a sinalização para segurança viária em 100% dos cruzamentos críticos já identificados no diagnóstico deste plano em até 2 (dois) anos (Anexo VIII). - Monitorar locais de ocorrência de sinistros de trânsito do município anualmente, utilizando os dados oficiais integrados de saúde e segurança pública; - Reduzir em 50% o índice de mortes em sinistros de trânsito por 100 mil habitantes em até 6 (seis) anos; - Buscar alcançar zero mortes em sinistros de trânsito em 10 (dez) anos.	(Número de cruzamentos críticos com intervenção concluída e verificada / Total de cruzamentos críticos)*100; (Número de anos com o mapa de sinistros atualizado/Total de anos de vigência do plano) * 100 - Nº de mortes em sinistros de trânsito / (População * 100.000)
XIII – Reduzir os impactos da circulação e da operação de veículos destinados ao transporte de cargas, promovendo organização das operações de carga e descarga, sinalização adequada e mitigação de conflitos com os demais usuários do sistema viário.	- Regulamentar horários, locais ou rotas nos locais de conflito; - Implantar vagas de carga e descarga nos eixos comerciais prioritários em até 2 (dois) anos, conforme Anexo VIII.	(Número de estabelecimentos comerciais que demandam carga e descarga atendidos por vaga de carga e descarga em até 100m/ Número de estabelecimentos comerciais que demandam carga e descarga) *100 - Número de reclamações ou ocorrências relacionadas a carga e descarga
XIV – Planejar, implantar e qualificar a infraestrutura destinada aos modos ativos e aos demais modos de transporte, de forma a facilitar a integração modal e ampliar a eficiência do sistema de mobilidade urbana.	- Qualificar os pontos de conexão hidroviária (porto da balsa e das voadeiras) com infraestrutura para modos ativos em até 4 (quatro) anos; - Implementar o Sistema de Informação Intermodal Urbana (sinalização indicativa/mapas de conectividade) nos principais pontos de interesse em até 5 (cinco) anos;	- Número de pontos de conexão hidroviária qualificados - Número de pontos de conexão hidroviária com cobertura do Sistema de Informação Intermodal.

Objetivo	Metas	Indicadores
XV – Promover planejamento e gestão integrada do uso do solo e transportes.	Incluir checklist de análise de mobilidade no processo de aprovação de empreendimentos classificados como Polos Geradores de Viagens em até 1 (um) ano;	Existência de regulamentação ou procedimento para análise de PGV.
XVI – Aprimorar a gestão municipal mediante o fortalecimento da capacidade institucional de planejamento, monitoramento, coordenação e avaliação das políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana.	- Implantar cadastro georreferenciado básico em até 1 (um) ano; - Produzir relatório anual simplificado de acompanhamento dos indicadores do Plano de Mobilidade; - Integrar processos relacionados à mobilidade, obras, planejamento urbano e fiscalização em até 1 (um) ano; - Iniciar a aplicação dos instrumentos “Estudo de Impacto de Vizinhança” (EIV) e “Estudo de Impacto de Circulação” (EIC) em 5 (cinco) anos; - Atingir capacidade plena de fiscalização de obras em 10 (dez) anos.	(Número de indicadores do PlanMob atualizados no prazo/Total de indicadores)*100. (Número de obras municipais de mobilidade fiscalizadas e recebidas conforme procedimento/Número total de obras municipais de mobilidade)*100.
XVII – Promover a municipalização do trânsito, assegurando autonomia administrativa, operacional e técnica para planejamento, fiscalização, engenharia e educação para o trânsito.	- Organizar documentação para municipalização de trânsito em até 1 (um) ano; - Integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito dentro do prazo definido; - Estruturar as funções obrigatórias de engenharia, educação, fiscalização, operação e estatística em até 3 (três) anos; - Iniciar produção anual de dados de trânsito em até 3 (três) anos.	- Município integrado ao Sistema Nacional de Trânsito: sim/não. - Percentual das funções obrigatórias efetivamente operacionais. - Existência de base anual de infrações, sinistros, sinalização e intervenções
XVIII – Fortalecer os mecanismos de planejamento participativo da mobilidade urbana, articulando-os ao planejamento urbano e ampliando as condições de participação social, captação de recursos e implementação das ações previstas nesta Lei.	- Criar o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (e Habitação) (CMDUH) em até 1 (um) ano; - Criar o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (e Habitação) (FUNDURBH) em até 1 (um) ano. - Realizar pelo menos uma prestação de contas anual do Plano de Mobilidade Urbana	- Quantidades de reuniões do CMDU/ano; (Número de reuniões do conselho efetivamente realizadas/ Número de reuniões previstas do conselho)*100 - Quantidade de apreciações de propostas, programas e projetos pelo CMDU/ano; - Quantidade de proposições para a execução do FUNDURB/ano; (Recursos disponíveis do fundo efetivamente executado em ações elegíveis / Recursos disponíveis do fundo)*100 Obs: somente quando houver recursos.

REALIZAÇÃO

