



PLANO DE MOBILIDADE DE URBANA DO MUNICÍPIO DE JAGUARÉ

MINUTA DE LEI

2025

PREFEITO MUNICIPAL

Marcos Antônio Guerra Wandermurem

VICE-PREFEITO

Elder Sossai de Lima

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO E SEGURANÇA
PÚBLICA

Robson Grobério

SECRETARIA MUNICIPAL DE GABINETE

Gean Fabio Merlim Banza

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Olávio dos Santos Bernardo

SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS E SERVIÇOS URBANOS

Elder Sossai de Lima

SECRETARIA MUNICIPAL DE FINANÇAS

Larissa Preto Neves

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Monique Carminati Sampaio

SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO

Maria Aparecida Costalonga

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE

Itatiane Cristina Lana Carvalho de Andrade

SECRETARIA MUNICIPAL DE AGRICULTURA

Jordana Sossai Grobério

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

João Henrique Sartori Vieira

SECRETARIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL

Fernanda Renata Pacheco de Souza Sabino

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA

Elias Jesus Viana

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO

Vera Lúcia de Backer Wandermurem

NÚCLEO GESTOR DE MOBILIDADE URBANA

Decreto nº 273, de 14 de julho de 2025.

I - Representantes da Secretaria Municipal de Gabinete:

Titular: Maria Betânea Natale;

Suplente: Millayni Gama Camata;

II - Representantes da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública:

Titular: Robson Groberio;

Suplente: Maico Falchetto.

III - Representantes da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico:

Titular: Tania Regina Canal;

Suplente: Ana Clara Guimarães Vaneli.

IV - Representantes da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos:

Titular: Ana Paula Corrêa Fagundes;

Suplente: Munique Broseghini.

V - Representantes da Secretaria Municipal de Transportes:

Titular: Bruna da Silva Felisberto;

Suplente: Luciano Serafim Barbosa.

VI - Representantes Câmara Municipal de Vereadores:

Titular: Eudinarcos Gomes Ribeiro;

Suplente: Rangelica Rosato Cosme.

VII – Representantes da Sociedade Civil:

Titular: Simone Rosa Menegardo;

Suplente: Marcela Leonel Cosme.

EQUIPE TÉCNICA**AUTORES DO PROJETO**

Hansley Rampineli Pereira - Arquiteto Urbanista, CAU A110304-0

Patrícia dos Santos Madeira - Arquiteta Urbanista, CAU A27545-0

COORDENADORES SQLINK

Ana Lúcia de Souza Oliveira Engenheira Civil – CREA SP - 5069767698

Davi do Vale Nunes Arquiteto e urbanista - CAU nº A149017-6

Rafaela Moro Queiroz Engenheira Civil – CREA ES - 053566/D

PREFÁCIO

O Plano de Mobilidade Urbana constitui-se em instrumento técnico e normativo essencial de planejamento setorial, integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e tem por finalidade disciplinar, de forma integrada, sustentável e participativa, a circulação de pessoas e bens no território municipal.

Essa política pública, alicerçada nos princípios constitucionais da função social da cidade e da propriedade urbana (art. 182 da Constituição Federal), reconhece a mobilidade como componente estruturante do desenvolvimento socioeconômico, ambiental e territorial, conferindo-lhe natureza de direito coletivo de caráter difuso e condição indispensável ao pleno exercício da cidadania e à efetividade do direito à cidade.

A dinâmica urbana contemporânea exige sistemas de circulação planejados, interconectados e eficientes, capazes de promover a integração entre os espaços de moradia, trabalho, educação, lazer e serviços. Nessa perspectiva, o transporte urbano — em suas dimensões pública e privada, de passageiros e de cargas — atua como instrumento ordenador do território e indutor da configuração espacial das atividades humanas, devendo orientar-se pelos princípios da acessibilidade universal, segurança viária, sustentabilidade ambiental e equidade social.

No âmbito jurídico, a mobilidade urbana transcende a mera movimentação física de pessoas e mercadorias, constituindo expressão concreta do direito à cidade. Trata-se de bem público de uso comum do povo, cujo planejamento, regulação e gestão devem observar o interesse coletivo, a eficiência sistêmica, a sustentabilidade ambiental e a função social do território urbano.

A PNMU, ao articular os princípios da acessibilidade, equidade e integração modal, impõe aos entes federativos o dever de elaborar seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana, como instrumentos executivos e complementares do

planejamento territorial e do Plano Diretor Municipal, em observância à Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade). Essa vinculação normativa visa garantir a integração entre o planejamento da circulação urbana e os instrumentos de uso e ocupação do solo, de modo a orientar o crescimento das cidades segundo parâmetros de racionalidade, segurança e inclusão social.

O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Jaguaré foi concebido com o propósito de materializar as diretrizes da PNMU, observando os princípios constitucionais da gestão democrática da cidade, da função social da propriedade e da sustentabilidade ambiental. Sua elaboração decorreu de processo metodológico participativo, pautado na transparência, no controle social e na integração interinstitucional entre poder público, equipe técnica e sociedade civil organizada.

O objetivo precípua do Plano consiste em assegurar o acesso equitativo e eficiente aos bens, serviços e oportunidades urbanas, mediante a formulação de ações de curto, médio e longo prazo, voltadas ao enfrentamento das demandas atuais e futuras do Município. Para tanto, realizou-se análise técnica detalhada dos vetores de crescimento urbano, do uso e ocupação do solo, da infraestrutura viária existente, da hierarquia do sistema de transporte, dos fluxos de deslocamento, das condições operacionais do transporte coletivo, dos estacionamentos públicos e privados e dos indicadores socioeconômicos e ambientais relacionados à mobilidade.

A finalidade central do Plano é estruturar diretrizes, metas e estratégias operacionais que garantam a mobilidade como instrumento de inclusão social e ordenamento territorial, promovendo a eficiência energética, a acessibilidade universal, a priorização dos modos coletivos e não motorizados e a redução dos impactos ambientais, econômicos e sociais decorrentes do transporte urbano.

Sob o aspecto jurídico, o Plano de Mobilidade Urbana configura-se como ato normativo de caráter vinculante no âmbito do planejamento municipal, devendo manter compatibilidade e coerência com o Plano Diretor Municipal, a Lei de Uso

e Ocupação do Solo, o Código de Obras, o Código de Posturas e demais instrumentos legais correlatos. Seu conteúdo técnico e estratégico orienta políticas públicas, investimentos, programas e ações de infraestrutura, servindo de fundamento para decisões administrativas, orçamentárias e institucionais.

Durante o processo de diagnóstico técnico, foram realizadas avaliações empíricas in loco do funcionamento dos sistemas de transporte, abrangendo levantamento de dados sobre modais predominantes, custos operacionais, perfil socioeconômico dos usuários, tempos de deslocamento, níveis de conforto e acessibilidade, além da qualidade da infraestrutura de circulação. Essa etapa baseou-se na escuta ativa e representativa de múltiplos atores sociais — usuários, operadores, gestores públicos e representantes institucionais — garantindo legitimidade participativa e validação comunitária dos resultados.

A metodologia empregada fundamentou-se em parâmetros normativos e técnicos reconhecidos por órgãos de referência, como o Ministério das Cidades, o DNIT, o IBGE e a ABNT, com destaque para a NBR 9050/2020 (Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos), a Lei Federal nº 12.587/2012 e o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001). Essa estrutura metodológica permitiu aferir a eficiência dos sistemas de transporte, a adequação da infraestrutura existente e a coerência entre oferta e demanda de deslocamentos.

O Plano adota uma abordagem centrada no usuário, priorizando parâmetros de confiabilidade, regularidade, eficiência operacional, segurança, conforto, acessibilidade e sustentabilidade. Busca-se, assim, a requalificação dos deslocamentos urbanos, com incentivo à redução do uso de automóveis e motocicletas particulares e ao fortalecimento da mobilidade ativa — a pé e por bicicleta — em consonância com as metas de mitigação de emissões atmosféricas e melhoria da qualidade ambiental urbana.

As diretrizes estruturantes do Plano compreendem a integração intermodal entre os diversos meios de transporte, articulando as políticas de mobilidade,

habitação, uso do solo, acessibilidade e inclusão social. Dentre as ações propostas, destacam-se:

-) implantação de infraestrutura cicloviária contínua e segura;
-) priorização da circulação não motorizada em áreas de centralidade urbana;
-) criação de núcleos permanentes de monitoramento e fiscalização da mobilidade;
-) realização de campanhas educativas de segurança viária e sustentabilidade;
-) implantação de sistemas modernos de transporte coletivo e de sinalização viária inteligente; e
-) execução de obras estruturantes voltadas à ampliação e qualificação da rede de circulação.

As estratégias propostas basearam-se em indicadores técnicos de desempenho, pesquisas de campo, análises geoespaciais e manifestações populares, possibilitando a formulação de um diagnóstico preciso, multidimensional e participativo. Dessa forma, o Plano de Mobilidade Urbana de Jaguaré consolida-se como instrumento técnico e normativo de gestão pública, orientado pela sustentabilidade, pela cidadania e pela eficiência administrativa.

O diagnóstico técnico identificou padrões de deslocamento, gargalos operacionais, deficiências de infraestrutura, vulnerabilidades viárias e barreiras de acessibilidade, subsidiando a elaboração de diretrizes para o reordenamento da malha urbana e requalificação dos espaços públicos.

As diretrizes estratégicas do Plano foram estruturadas em conformidade com os eixos da PNMU, priorizando:

1. Acessibilidade universal, mediante a eliminação de barreiras físicas, urbanísticas e arquitetônicas;
2. Priorização dos modos coletivos e ativos de transporte (caminhada e bicicleta);

3. Integração intermodal e territorial, articulando transporte público e uso do solo;
4. Segurança viária, com foco na redução de acidentes e proteção dos usuários vulneráveis;
5. Sustentabilidade energética e ambiental, com incentivo a modais não poluentes;
6. Gestão participativa e monitoramento permanente, com base em indicadores de desempenho.

Essas diretrizes alinham-se diretamente aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, especialmente aos ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis) e ODS 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima).

A implementação do Plano de Mobilidade Urbana requer a institucionalização de instrumentos de governança e controle, como o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, observatórios de transporte, comissões de acessibilidade e núcleos de fiscalização integrada. Prevê-se, ainda, a criação de indicadores de desempenho e metas quantitativas e qualitativas, a serem monitorados em ciclos plurianuais, articulados ao Plano Plurianual (PPA), à Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e à Lei Orçamentária Anual (LOA).

A execução das ações dependerá da capacidade administrativa e financeira do Município, exigindo cooperação intergovernamental e articulação com a iniciativa privada, mediante convênios, termos de cooperação, concessões e parcerias público-privadas (PPP), nos termos da legislação vigente.

O Plano de Mobilidade Urbana de Jaguaré representa, portanto, a materialização técnica, normativa e participativa da Política Nacional de Mobilidade Urbana, consolidando-se como instrumento de gestão democrática, planejamento territorial e inclusão social. Sua efetiva implementação permitirá ao Município alinhar-se às exigências legais e às boas práticas de governança urbana, promovendo deslocamentos sustentáveis, acessíveis e seguros, e

reorganizando o espaço urbano em conformidade com os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e do desenvolvimento sustentável.

TABELAS

Tabela 1 - Síntese dos Horizontes de Planejamento	86
Tabela 2 - Metas - Serviços de Transporte Público Coletivo	91
Tabela 3 - Metas - Circulação Viária.....	98
Tabela 4 - Metas - Infraestrutura do Sistema de Mobilidade Urbana.....	104
Tabela 5 - Metas - Acessibilidade para Pessoas com Deficiência	109
Tabela 6 - Metas - Integração dos Modos de Transporte	114
Tabela 7 - Metas - Transporte de Cargas	119
Tabela 8 - Metas - Polos Geradores de Tráfego.....	124
Tabela 9 - Metas – Áreas de Estacionamento	130
Tabela 10 - Metas - Áreas e Horários de Acesso e Circulação.....	136
Tabela 11 - Metas - Mecanismo e Instrumentos de Financiamento.....	142
Tabela 12 - Metas - Caminhabilidade	149
Tabela 13 - Metas - Ciclomobilidade	157

MAPAS

Mapa 1 - Perímetro Prioritário da Mobilidade Urbana	133
Mapa 2 – Rota Ciclável conforme Lei do Plano Diretor – Lei 1.744/2024, Anexo 10.	163

FIGURAS

Figura 1 - Pirâmide de prioridades Mobilidade Urbana Sustentável.....	36
Figura 2 - Mapa de Localização de Jaguaré.	37

SUMÁRIO

PREFÁCIO	5
LISTA DE SIGLAS	16
GLOSSÁRIO	17
1 – INTRODUÇÃO	21
1.1 MOBILIDADE URBANA NO BRASIL	21
1.2 A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA - PNMU	25
1.2.1 Objetivos Gerais Do Plano De Mobilidade Urbana De Jaguaré	28
1.3 IMPACTOS POSITIVOS E REPERCUSSÕES DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES.....	32
1.4 CONHECENDO O PROBLEMA.....	36
1.5 DO OBJETIVO DO PLANO DE MOBILIDADE DE JAGUARÉ	40
2. PLANO DE TRABALHO	42
3. DIRETRIZES INTEGRADAS DE PLANEJAMENTO URBANO, ORDENAMENTO TERRITORIAL E MOBILIDADE URBANA	44
3.1 DIRETRIZES PARA A PROMOÇÃO E DISSEMINAÇÃO DOS CONCEITOS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL.....	45
3.2 DIRETRIZES PARA ANÁLISE E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS URBANÍSTICOS E AMBIENTAIS DECORRENTES DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE	48
3.3 DIRETRIZES PARA A CONSOLIDAÇÃO DE UM PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO E SUSTENTÁVEL.....	68
3.4 DIRETRIZES PARA O FORTALECIMENTO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL E DEMOCRÁTICA NAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA	71
3.5 DIRETRIZES PARA A CONSOLIDAÇÃO DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL NOS ESPAÇOS URBANOS E NOS SISTEMAS DE MOBILIDADE.....	74
3.6 DIRETRIZES PARA A GOVERNANÇA E A GESTÃO PÚBLICA DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA	78
4. PLANO DE AÇÃO: ESTRUTURAÇÃO DE OBJETIVOS, METAS E INDICADORES DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA.....	83
4.1 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO	87
4.1.1 Diagnóstico.....	87
4.1.2 Objetivos	90

4.1.3 Metas.....	91
4.1.4 Ações Estratégicas	92
4.1.5 Responsáveis.....	94
4.2 CIRCULAÇÃO VIÁRIA	94
4.2.1 Diagnóstico.....	94
4.2.2 Objetivos	96
4.2.3 Metas.....	98
4.2.4 Ações Estratégicas	99
4.2.5 Responsáveis.....	100
4.3 INFRAESTRUTURAS QUE COMPÕEM O SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA	101
4.3.1 Diagnóstico.....	101
4.3.2 Objetivos	102
4.3.3 Metas.....	104
4.3.4 Ações Estratégicas	104
4.3.5 Responsáveis.....	105
4.4 GARANTIA DE ACESSIBILIDADE ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA ..	106
4.4.1 Diagnóstico.....	106
4.4.2 Objetivos	108
4.4.3 Metas.....	109
4.4.4 Ações Estratégicas	110
4.4.5 Responsáveis.....	111
4.5 INTEGRAÇÃO MODAL ENTRE TRANSPORTES PÚBLICOS, PRIVADOS E NÃO MOTORIZADOS	111
4.5.1 Diagnóstico.....	111
4.5.2 Objetivos	113
4.5.3 Metas.....	114
4.5.4 Ações Estratégicas	114
4.5.5 Responsáveis.....	116
4.6 TRANSPORTE DE CARGAS	116
4.6.1 Diagnóstico.....	116
4.6.2 Objetivos	118
4.6.3 Metas.....	119

4.6.4 Ações Estratégicas	119
4.6.5 Responsáveis	121
4.7 POLOS GERADORES DE TRÁFEGO	121
4.7.1 Diagnóstico	121
4.7.2 Objetivos	123
4.7.3 Metas	124
4.7.4 Ações Estratégicas	125
4.7.5 Responsáveis	126
4.8 ÁREAS DE ESTACIONAMENTO	127
4.8.1 Diagnóstico	127
4.8.2 Objetivos	128
4.8.3 Metas	130
4.8.4 Ações Estratégicas	130
4.8.5 Responsáveis	132
4.9 ÁREAS E HORÁRIOS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO RESTRITA OU CONTROLADA	134
4.9.1 Diagnóstico	134
4.9.2 Objetivos	135
4.9.3 Metas	136
4.9.4 Ações Estratégicas	137
4.9.5 Responsáveis	138
4.10 MECANISMOS E INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA	139
4.10.1 Diagnóstico	139
4.10.2 Objetivos	140
4.10.3 Metas	142
4.10.4 Ações Estratégicas	143
4.10.5 Responsáveis	145
4.11 CAMINHABILIDADE	145
4.11.1 Diagnóstico	146
4.11.2 Objetivos	148
4.11.3 Metas	149

4.11.4 Ações Estratégicas	152
4.11.5 Responsáveis	153
4.12 CICLOMOBILIDADE	154
4.12.1 Diagnóstico.....	155
4.12.2 Objetivos	156
4.12.3 Metas.....	157
4.12.4 Ações Estratégicas	160
4.12.5 Responsáveis.....	162
4.13 SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA.....	164
5. MINUTA DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE JAGUARÉ..	169
6. REFERÊNCIAS.....	197

LISTA DE SIGLAS

- ABNT** – Associação Brasileira de Normas Técnicas
- ANTP** – Associação Nacional de Transporte Público
- ASCOM** – Assessoria de Comunicação
- COMMU** – Conselho Municipal de Mobilidade Urbana
- DENATRAN** – Departamento Nacional de Trânsito
- FGV** – Fundação Getúlio Vargas
- FOV** – Frequência de Ocupação Visual
- IPEA** – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- O/D** – Origem e Destino
- PLAMOB** – Plano de Mobilidade
- PNMU** – Política Nacional de Mobilidade Urbana
- PPP** – Parceria Público Privada
- SAU** – Serviço de Atendimento ao Usuário
- SAMU** – Serviço de Atendimento Móvel de Urgência

GLOSSÁRIO

Caminhabilidade: refere-se à qualidade do lugar, sendo o caminho que possibilita ao pedestre adequada acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantindo condições apropriadas para crianças, idosos, pessoas com dificuldades de locomoção e para todos os cidadãos. A caminhabilidade deve também proporcionar motivação para induzir mais pessoas a adotarem o caminhar como forma efetiva de deslocamento, restabelecendo suas relações de interdependência com as ruas e os bairros.

Centro Calmo / Área Calma / Traffic Calming: Região com limites de velocidade reduzidos caracteriza-se pela adoção de maior controle viário e intensificação do policiamento, assegurando melhores condições de segurança para pedestres e ciclistas e contribuindo para a eliminação da ocorrência de acidentes.

Certificação de Empresas Amigas da Bicicleta: Certificação Empresa Amiga da Bicicleta é concedida às instituições que incentivam seus colaboradores a se deslocarem ao trabalho por meio do uso da bicicleta. O reconhecimento é atribuído às empresas que oferecem estrutura adequada para ciclistas, como paraciclos, bicicletários fechados, banheiros, chuveiros, armários e vestiários, promovendo assim condições favoráveis à mobilidade ativa.

Contagem volumétrica: Contagem de Tráfego: tem como objetivo determinar a quantidade, o sentido e os tempos de veículos que circulam pelas vias analisadas. A aferição pode ser realizada de forma manual ou automática e pode abranger tanto veículos quanto pedestres. Os dados obtidos são utilizados em análises de capacidade da via ou interseção, bem como em projetos de melhorias urbanas e de engenharia de tráfego, tais como implantação de semáforos, adequações geométricas, mudanças de sentido e outras intervenções. A classificação dos veículos pode ser feita por método visual, baseada no tamanho e na forma do veículo, ou por método eletrônico, com uso

de sensores instalados no pavimento que detectam a passagem, podendo ainda ser de caráter classificatório, contabilizando os volumes por tipo de veículo.

Estacionamento rotativo (Zona Azul): Estacionamento localizado nas vias públicas voltado a carros e motocicletas, que podem permanecer por algumas horas na mesma vaga, o que possibilita a rotatividade no uso do espaço público.

Estudo de Impacto de Vizinhança: É um estudo focado na análise de impactos à qualidade de vida urbana, sendo um dos instrumentos utilizados no processo de licenciamento de empreendimentos com potencial de impacto no ambiente urbano. O estudo deve considerar, por exemplo, o adensamento populacional, a geração de tráfego, a demanda por transporte público, a valorização imobiliária, entre outros aspectos.

Manual de Gestão da Infraestrutura Urbana: Manual desenvolvido para promover transformações nos setores de infraestrutura urbana, mobilidade e acessibilidade.

Manual de calçadas: Material usado no meio técnico e público sobre a importância, tipologias e fiscalização do Plano Diretor de calçadas.

Paraciclo ou Vaga Viva: Mobiliário urbano destinado ao apoio e suporte de apoio de bicicleta para a disposição de bicicletas, sendo fixadas no solo.

Paraciclos: Módulos utilizados para apoio e travamento de bicicletas.

Parklet: Considera-se parklet a estrutura modular instalada sobre área originalmente destinada ao estacionamento de veículos, de uso público, dotada de mobiliário urbano, elementos de paisagismo e equipamentos de permanência, acessível a todos os cidadãos e integrada ao passeio público.

Perfil de viagens e matriz de destino embarcada: Tem como objetivo compreender os fluxos de origem e destino das viagens da população por

diferentes meios de transporte, como carro, transporte público, bicicleta ou a pé. Essas informações permitem, através de uma matriz de viagens e fluxos, entender como se movimenta a população.

Pesquisa de origem e destino: Estudo que busca entender como se dão os deslocamentos da população e suas origens e destinos, dentro ou fora do município. Além de dados sobre os modos de transporte, horários e distâncias, a pesquisa traz também informações sobre renda, faixa etária, gênero, escolaridade, entre outros dados que influenciam nos deslocamentos. Esses dados e informações permitem, através de uma matriz de viagens e fluxos.

Pesquisa Frequência e Ocupação Visual: Tem como objetivo levantar a ocupação das linhas em pontos específicos da rede de transporte coletivo, bem como definir a frequência do serviço prestado, sendo uma ferramenta essencial para atualização dos dados operacionais e a calibração do modelo computacional.

Pesquisa Sobre o desejo: Tem como objetivo diagnosticar a distribuição ou renovação dos passageiros ao longo do itinerário da linha e identificar o carregamento dos trechos. Os dados desta pesquisa são utilizados para calibração e modelagem computacional.

Pesquisa divisão modal: Tem como objetivo determinar a distribuição percentual da média diária dos deslocamentos, a pé, por transporte público, privado, bicicleta ou outros, com base em amostragens por bairros da cidade.

Pesquisa velocidade média: Tem como objetivo determinar a velocidade média em determinado trecho e os fatores que podem fazer variar esse indicador. As pesquisas de velocidade média são feitas com o monitoramento de trechos viários. A velocidade dos veículos nos trechos é relacionada ao tipo da via, sinalização, obstáculos fixos ou móveis ao longo do trajeto, horários de pico, entre outros fatores que afetam diretamente o desempenho da rede viária.

Polos Geradores de Tráfego: São considerados Polos Geradores de Tráfego aqueles empreendimentos que por oferta de bens e serviços geram e/ou produzem uma quantidade mínima de viagens em seu entorno. Eles geram aspectos negativos na circulação viária da região, podendo prejudicar a acessibilidade e agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

Qualidade e Nível de Serviço: A qualidade do nível de serviço em um modo de transporte se apresenta-se como principal indicador de aceitação de um modo de transporte pelo usuário. Entre os fatores que podem influenciar nessa aceitação, expressa-se o usuário satisfeito ou insatisfeito diante de diversos aspectos do serviço prestado, tais como: tempo de espera, tempo de deslocamento, custo, confiabilidade, acessibilidade, conforto, conveniência, segurança, eficiência, frequência, capacidade e outros.

Sistema tronco-alimentador: Sistema que opera com o terminal de integração localizado em pontos estratégicos da rede de transporte público. Tais sistemas são compostos por linhas alimentadoras e troncais. As linhas alimentadoras fazem a distribuição e coleta de passageiros nos bairros e conectam-se aos terminais. Os terminais abrem-se isolados por linhas alimentadoras, que se ligam às linhas troncais e têm seu percurso concentrado.

Vias cicláveis: Vias destinadas à circulação segura de ciclistas. São classificadas como Ciclovias, Ciclofaixas, Ciclorrotas e Passeios compartilhados.

1 – INTRODUÇÃO

1.1 MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

A mobilidade urbana, no contexto jurídico e territorial brasileiro, consolidou-se como instrumento essencial de efetivação do direito à cidade, previsto nos artigos 5º, 6º e 182 da Constituição Federal de 1988, constituindo eixo estruturante da política de desenvolvimento urbano e vetor fundamental da organização espacial das cidades. Trata-se de elemento que transcende a dimensão meramente funcional dos deslocamentos, incorporando-se à noção de justiça social, acessibilidade universal e sustentabilidade ambiental como pilares da gestão democrática do território.

Historicamente, a formação das cidades brasileiras foi marcada por um processo de urbanização acelerado, desarticulado e socialmente assimétrico. A partir da década de 1950, o país ingressou em um ciclo de expansão urbana impulsionado pela industrialização e pela concentração de oportunidades econômicas em centros urbanos de grande porte. Esse modelo de crescimento, orientado por políticas públicas voltadas à motorização individual e ao estímulo à indústria automobilística, estabeleceu a primazia do automóvel como símbolo de progresso e status social, em detrimento da valorização do transporte público coletivo e dos modos não motorizados de deslocamento.

Durante as décadas de 1960 e 1970, a intensificação desse paradigma resultou na consolidação de uma estrutura viária fragmentada, na priorização de investimentos rodoviários e na marginalização de alternativas sustentáveis, como o transporte ferroviário e o ciclismo urbano. O resultado foi a conformação de cidades segregadas, caracterizadas pela dependência do transporte individual, pelo espraiamento urbano e pela ineficiência sistêmica na prestação dos serviços de transporte coletivo, fenômeno que acentuou desigualdades territoriais e dificultou o acesso equitativo aos bens e serviços públicos essenciais.

A promulgação da Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), representou inflexão paradigmática na gestão da mobilidade em âmbito nacional. A norma conferiu densidade normativa e eficácia programática ao princípio da mobilidade como direito coletivo, vinculando sua implementação à promoção da sustentabilidade, da eficiência energética e da priorização dos modos de transporte público e não motorizado sobre os individuais motorizados.

A PNMU, articulada com os preceitos do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) e com os princípios do art. 225 da Constituição Federal, fixou diretrizes de planejamento, financiamento e governança, conferindo aos entes federativos — notadamente aos Municípios — competência para estruturar e gerir sistemas locais de mobilidade. Sua finalidade precípua consiste em promover o acesso universal à cidade por meio de políticas de transporte integradas, justas e ambientalmente responsáveis, assegurando o equilíbrio entre o desenvolvimento econômico, a equidade social e a preservação dos recursos naturais.

A legislação também condicionou o acesso a recursos federais destinados à infraestrutura de mobilidade à elaboração e aprovação dos Planos de Mobilidade Urbana pelos municípios com mais de 20 mil habitantes, reforçando o caráter obrigatório, vinculante e participativo do planejamento setorial. Tal dispositivo normativo visou romper com o modelo tecnocrático e fragmentado historicamente adotado, substituindo-o por uma lógica integrada, sistêmica e orientada pela gestão democrática do território.

Conforme estudos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2011; 2021), o padrão de mobilidade vigente nas cidades brasileiras produziu efeitos cumulativos sobre a forma urbana e a qualidade de vida da população. Entre os impactos mais recorrentes, destacam-se:

-) o adensamento irregular e desordenado;
-) a expansão periférica sem infraestrutura adequada;

-) a sobrecarga e ineficiência dos sistemas de transporte coletivo;
-) a concentração dos investimentos em áreas centrais; e
-) a exclusão de grupos sociais dependentes do transporte público.

Esses fatores resultaram em forte desigualdade de acesso à cidade e em uma lógica de segregação socioespacial, na qual o tempo de deslocamento e o custo do transporte tornaram-se barreiras ao exercício de direitos fundamentais, como saúde, educação, trabalho e lazer. Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2022, usuários do transporte público despendem, em média, 38% mais tempo em deslocamentos diários do que aqueles que utilizam transporte individual, sendo que nas periferias metropolitanas esse tempo ultrapassa 90 minutos por trajeto.

O Censo Demográfico de 2022 revelou que cerca de 85% da população brasileira reside em áreas urbanas, evidenciando a magnitude dos desafios relacionados à mobilidade. Paralelamente, observa-se uma progressiva redução no número de viagens por transporte coletivo urbano. Dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2023) indicam queda de 44 milhões para 37 milhões de viagens diárias entre 1995 e 2019, tendência agravada pela crise sanitária da COVID-19, que impactou a demanda e a sustentabilidade financeira do setor.

Concomitantemente, o país registrou crescimento exponencial da frota de veículos particulares. Segundo o DENATRAN (2022), o Brasil ultrapassou 115 milhões de veículos registrados, dos quais mais de 70 milhões são automóveis particulares, agravando congestionamentos, poluição atmosférica e tempos de deslocamento. Essa motorização excessiva, associada à insuficiência de políticas de transporte coletivo e ativo, representa um desequilíbrio estrutural no uso do espaço urbano, comprometendo a qualidade ambiental e a eficiência da circulação.

Os modos de mobilidade ativa — a pé e por bicicleta — permanecem subvalorizados no território brasileiro. Estudos do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA, 2021) indicam que menos de 25% dos municípios com mais de 100 mil habitantes possuem planos cicloviários implantados. A ausência de infraestrutura adequada, calçadas padronizadas, ciclovias contínuas e políticas integradas de incentivo reduz a adoção desses modos e limita a efetivação da acessibilidade universal, especialmente para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

A inexistência de integração tarifária e operacional entre os diferentes modos de transporte — público, individual e ativo — constitui outro entrave à consolidação de sistemas eficientes e sustentáveis. A falta de coordenação entre municípios de uma mesma região metropolitana gera sobreposição de itinerários, desperdício de recursos e aumento dos custos operacionais, comprometendo a racionalidade do sistema e o direito dos usuários à mobilidade adequada.

Superar o modelo historicamente excludente da mobilidade urbana brasileira demanda reforma institucional e política de longo prazo, sustentada em princípios da administração metropolitana, participação social e justiça territorial. Para tanto, impõe-se a adoção de medidas estruturantes, tais como:

1. Reorientação do uso do espaço urbano, priorizando modos coletivos e não motorizados;
2. Planejamento integrado entre transporte, uso do solo e meio ambiente;
3. Implantação de sistemas de transporte de média e alta capacidade (BRTs, VLTs, metrô e trens metropolitanos);
4. Modernização tecnológica para gestão inteligente do tráfego e bilhetagem unificada;
5. Política tarifária progressiva e subsídios cruzados, assegurando modicidade e universalidade do acesso;
6. Educação e comunicação social voltadas à cultura da mobilidade sustentável.

Essas diretrizes convergem com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 11 e 13) da Agenda 2030 da ONU, reforçando o papel do Estado como garantidor do direito coletivo à mobilidade e promotor de cidades inclusivas, seguras e resilientes.

A mobilidade urbana, enquanto função pública de interesse comum, constitui vetor de coesão territorial e instrumento indispensável à efetivação da cidadania. Sua reestruturação requer planejamento técnico rigoroso, financiamento estável e comprometimento político contínuo. A construção de um sistema de mobilidade sustentável, equitativo e integrado não se limita à infraestrutura física: envolve a reorganização do espaço urbano sob princípios de acessibilidade, eficiência, transparência e participação social, garantindo que o deslocamento — em todas as suas formas — se converta em expressão concreta do direito à cidade e do desenvolvimento urbano sustentável.

1.2 A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA - PNMU

A promulgação da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, posteriormente sancionada e regulamentada em abril do mesmo ano, representou um marco jurídico e institucional de elevada relevância para a gestão urbana no Brasil. Essa legislação instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), consolidando um novo regime normativo voltado à organização, integração e racionalização do transporte de pessoas e cargas no território urbano.

O diploma legal em questão insere-se no contexto das transformações promovidas pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) e pelos princípios constitucionais da função social da cidade e da propriedade (art. 182 da Constituição Federal), reconhecendo a mobilidade como direito coletivo e condição essencial ao desenvolvimento urbano sustentável. A norma estabelece fundamentos, diretrizes e instrumentos que vinculam os entes federativos —

especialmente os Municípios — à formulação e execução de políticas públicas de mobilidade integradas, democráticas e ambientalmente responsáveis.

A Lei nº 12.587/2012 instituiu um modelo de governança descentralizada e cooperativa, transferindo ao Município o papel central de agente planejador e executor da política de mobilidade, em consonância com a diretriz constitucional da autonomia municipal (art. 30, I e VIII, CF/88). Essa redistribuição de competências reforça o protagonismo local na gestão do território, atribuindo aos governos municipais a incumbência de organizar os serviços de transporte público coletivo, disciplinar a circulação viária e garantir a integração entre os modos e as infraestruturas de transporte urbano.

Ao mesmo tempo, a lei introduziu instrumentos normativos e operacionais de planejamento, como o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), de caráter obrigatório para os municípios com mais de 20 mil habitantes. Tais instrumentos constituem mecanismos de planejamento continuado, diagnóstico, monitoramento e avaliação da política de mobilidade, devendo ser elaborados de forma participativa e articulada com o Plano Diretor Municipal, conforme preceitua o §1º do art. 24 da PNMU.

Essa estrutura normativa assegura a integração entre transporte, uso do solo e meio ambiente, reconhecendo a mobilidade urbana como vetor estruturante da política de desenvolvimento urbano e conferindo maior coerência à implementação das funções sociais da cidade, do território e do espaço público.

O conceito de Mobilidade Urbana Sustentável emerge como resultado desse marco regulatório, constituindo-se em modelo teórico e operacional de planejamento urbano contemporâneo. Sustentada nos princípios da acessibilidade universal, da eficiência energética, da segurança viária e da equidade social, essa concepção rompe com a lógica tradicional de priorização do transporte motorizado individual e propõe a reorganização das dinâmicas de deslocamento sob uma perspectiva integrada e inclusiva.

A Mobilidade Urbana Sustentável fundamenta-se na hierarquização dos modos de transporte, conferindo primazia ao transporte público coletivo e aos modos ativos (pedestres e ciclistas), por serem social e ambientalmente mais vantajosos. Essa priorização tem por finalidade promover deslocamentos eficientes, seguros, acessíveis e de baixo impacto ambiental, ampliando o acesso aos equipamentos urbanos e reduzindo as externalidades negativas da circulação motorizada, como poluição atmosférica, ruído, congestionamento e acidentes.

A adoção desse paradigma implica reconhecer a mobilidade como dimensão essencial da justiça urbana e instrumento de efetivação do direito à cidade, nos termos do art. 2º, inciso I, da Lei nº 10.257/2001. A Mobilidade Urbana Sustentável transcende o enfoque técnico-operacional dos sistemas de transporte, constituindo-se como política pública de caráter estruturante, voltada à inclusão social, à redução das desigualdades territoriais e à promoção da dignidade humana.

Sob essa ótica, o planejamento da mobilidade deve articular-se a políticas correlatas — habitação, uso e ocupação do solo, saneamento, meio ambiente e acessibilidade universal — de modo a assegurar a coerência entre a configuração física da cidade e as oportunidades de deslocamento que ela oferece. A integração entre planejamento territorial e mobilidade urbana é condição indispensável à construção de cidades resilientes, acessíveis e ambientalmente equilibradas, alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 da ONU, notadamente o ODS 11, que dispõe sobre cidades e comunidades sustentáveis.

Ao adotar o paradigma da mobilidade sustentável, o poder público reafirma o compromisso constitucional com a dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, CF/88) e com a efetividade dos direitos fundamentais de locomoção, acessibilidade e igualdade de oportunidades. O deslocamento urbano, portanto, não se restringe à circulação física, mas representa um direito essencial à fruição plena da cidade, à integração social e ao exercício da cidadania.

A mobilidade inclusiva e sustentável deve ser compreendida como função pública de interesse comum, cuja concretização demanda planejamento participativo, regulação adequada e mecanismos de financiamento estável. O fortalecimento da capacidade institucional dos municípios, aliado à gestão democrática e à transparência, constitui condição indispensável para a consolidação de sistemas de transporte equitativos, modernos e acessíveis.

A Lei Federal nº 12.587/2012 não apenas instituiu um marco normativo inovador, mas redefiniu o papel da mobilidade no contexto urbano brasileiro. Ao descentralizar competências e introduzir princípios vinculantes de sustentabilidade, equidade e acessibilidade, conferiu ao Município a responsabilidade de materializar, em seu território, uma nova lógica de deslocamentos centrada nas pessoas e não nos veículos.

A Mobilidade Urbana Sustentável, nesse contexto, traduz-se como expressão contemporânea do planejamento urbano comprometido com a justiça espacial e a inclusão social. Mais do que um sistema de transporte eficiente, representa uma política pública de emancipação coletiva, voltada à transformação do espaço urbano em ambiente acessível, seguro, sustentável e humanizado, conforme os fundamentos constitucionais da função social da cidade, da dignidade humana e do direito à cidade.

1.2.1 Objetivos Gerais Do Plano De Mobilidade Urbana De Jaguaré

O Plano de Mobilidade Urbana tem como finalidade assegurar a concretização dos direitos urbanos fundamentais por meio da gestão democrática do espaço público, da integração dos modais de transporte e da consolidação de políticas territoriais sustentáveis. Seu eixo orientador é a construção de uma cidade acessível, equitativa e eficiente, fundada nos princípios da acessibilidade universal, da justiça social, da eficiência administrativa, da segurança viária e da sustentabilidade ambiental.

1. Eficiência, eficácia e efetividade na mobilidade e na circulação urbana

A organização dos sistemas de transporte e da circulação viária deve observar critérios técnicos de desempenho e qualidade, garantindo regularidade, confiabilidade, conforto e cobertura territorial compatível com as necessidades da população.

A eficiência na gestão da mobilidade impõe ao poder público a adoção de instrumentos de planejamento integrado, monitoramento contínuo e avaliação de desempenho, utilizando indicadores objetivos e georreferenciados que permitam ajustar a operação dos serviços e racionalizar o uso do espaço público.

De modo correlato, a efetividade da circulação urbana requer planejamento hierarquizado da malha viária, adoção de medidas de moderação de tráfego, priorização dos modos coletivos e não motorizados e aplicação de tecnologias inteligentes de controle e sinalização, de forma a otimizar o fluxo, reduzir tempos de deslocamento e mitigar os custos operacionais e ambientais do transporte.

2. A segurança como valor estruturante da mobilidade

A segurança nos deslocamentos urbanos constitui obrigação indeclinável do poder público e componente essencial da dignidade da pessoa humana. Nos termos do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), o Estado deve assegurar condições seguras para pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores, mediante políticas preventivas, educativas e estruturais. Integram esse objetivo a implantação de infraestrutura viária segura, com sinalização vertical e horizontal padronizada, travessias acessíveis, dispositivos de redução de velocidade, iluminação pública eficiente e campanhas permanentes de educação para o trânsito. O propósito é reduzir acidentes e fatalidades, fortalecendo uma cultura de respeito, convivência e responsabilidade nas vias urbanas.

3. A acessibilidade universal como fundamento da igualdade material

A acessibilidade universal é o eixo normativo de toda política de mobilidade e traduz o dever jurídico do Estado de eliminar barreiras físicas, comunicacionais, tecnológicas e atitudinais que impeçam o uso equitativo do espaço urbano.

Esse objetivo decorre diretamente do direito constitucional de locomoção (art. 5º, XV, CF/88) e das garantias estabelecidas na Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015), no Decreto Federal nº 5.296/2004 e na ABNT NBR 9050.

A acessibilidade, entendida em sentido amplo, implica assegurar autonomia, segurança e dignidade no deslocamento, garantindo que todos os cidadãos possam usufruir dos serviços e equipamentos urbanos, independentemente de idade, renda, limitação ou condição social.

4. Desenvolvimento urbano sustentável e responsabilidade intergeracional

A busca por um modelo de desenvolvimento urbano sustentável representa compromisso permanente dos entes federativos com a função social da cidade e da propriedade (art. 182 da CF/88).

Esse objetivo demanda políticas públicas integradas de uso e ocupação do solo, habitação, mobilidade, saneamento e meio ambiente, de forma a harmonizar crescimento econômico, inclusão social e preservação ecológica. O Plano de Mobilidade Urbana deve, assim, orientar-se pelos princípios da eficiência econômica, da redução das desigualdades territoriais e da responsabilidade intergeracional, assegurando que a expansão das cidades não comprometa as condições de habitabilidade e os recursos das futuras gerações.

5. Equidade no acesso ao transporte público e justiça tarifária

A equidade no acesso ao transporte coletivo urbano constitui dimensão prática da justiça social e pressupõe o reconhecimento do transporte como direito social e serviço público essencial.

Esse objetivo impõe a formulação de políticas tarifárias progressivas e inclusivas, tais como tarifas sociais, subsídios públicos e gratuidades direcionadas, assegurando a acessibilidade econômica da população de baixa renda e a universalização do direito à mobilidade.

Além disso, orienta-se pela integração modal e tarifária, que possibilita a racionalização dos custos de operação e o incentivo ao uso do transporte coletivo em detrimento dos modais individuais motorizados.

6. Gestão democrática e controle social da política de mobilidade

A gestão democrática e participativa é requisito de legitimidade e transparência da política pública de mobilidade. Conforme o disposto nos arts. 43 e 44 do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), a efetividade dessa diretriz depende da atuação permanente da sociedade civil organizada, de conselhos de mobilidade, audiências públicas e consultas digitais.

O controle social, aliado à transparência administrativa e ao acesso público à informação, permite que a comunidade delibere, acompanhe e fiscalize o planejamento e a execução das ações de mobilidade, consolidando um processo de gestão urbana participativa e de aprimoramento contínuo das políticas municipais.

7. Distribuição justa dos benefícios e custos da mobilidade

O princípio da justa distribuição dos benefícios e encargos dos diferentes modos de transporte orienta a formulação de políticas públicas baseadas na equidade e na racionalidade econômica.

Determina que os investimentos e os ônus financeiros sejam proporcionais aos impactos sociais e ambientais gerados por cada modal, priorizando-se aqueles que produzem maior benefício coletivo e menor degradação ambiental, como o transporte público e os modos ativos.

Esse preceito concretiza os princípios do poluidor-pagador e do usuário-beneficiário, orientando a instituição de fundos, taxas e mecanismos de compensação ambiental e urbana voltados ao financiamento sustentável da mobilidade.

8. Uso equitativo e inclusivo do espaço público urbano

Por fim, a equidade no uso do espaço público urbano constitui objetivo estratégico do Plano, assegurando que ruas, calçadas, praças e áreas de circulação sejam projetadas e geridas de maneira inclusiva e democrática.

O ordenamento do espaço urbano deve refletir o princípio da função social da cidade, priorizando pedestres, ciclistas e transporte coletivo, e promovendo requalificação de vias, ampliação de calçadas acessíveis e incentivo à mobilidade ativa.

Esse conjunto de ações visa construir cidades mais humanas, seguras e sustentáveis, nas quais o espaço público seja usufruído de modo equilibrado e solidário, consolidando a mobilidade como expressão da cidadania e instrumento de justiça territorial.

1.3 IMPACTOS POSITIVOS E REPERCUSSÕES DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES

A mobilidade urbana sustentável, enquanto instrumento de concretização do direito à cidade e da função social do espaço urbano, consolida-se como fundamento indispensável à promoção de cidades equitativas, eficientes e ambientalmente responsáveis. Ao integrar políticas de transporte, uso do solo e infraestrutura, esse paradigma orienta a atuação do poder público para a gestão racional dos fluxos de pessoas e mercadorias, conferindo coerência e funcionalidade à dinâmica urbana. Sob a ótica jurídico-institucional, a mobilidade

sustentável constitui desdobramento direto dos princípios inscritos na Constituição Federal de 1988, no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) e na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), sendo, portanto, um dever do Estado e um direito coletivo de caráter difuso.

A adoção de políticas públicas orientadas à mobilidade sustentável reflete-se em benefícios multidimensionais que abrangem as esferas social, econômica, ambiental e territorial. No campo social, promove-se a ampliação do acesso aos bens e serviços públicos essenciais, a inclusão de populações periféricas e o fortalecimento da coesão comunitária, ao passo que, sob o prisma econômico, viabiliza-se a redução dos custos logísticos, o estímulo à circulação produtiva e o incremento da competitividade urbana. Do ponto de vista ambiental, a reorganização dos sistemas de transporte coletivo e o estímulo aos modos ativos e de baixa emissão resultam em significativa mitigação de poluentes atmosféricos e de gases de efeito estufa, contribuindo para o cumprimento dos compromissos climáticos internacionais assumidos pelo Brasil.

A efetivação de uma matriz intermodal de transporte, estruturada sobre a integração física, tarifária e operacional entre os diferentes modais, é elemento determinante para a eficiência do sistema urbano. A interconexão entre transporte coletivo, individual e não motorizado proporciona maior racionalidade no uso da infraestrutura existente, reduz os tempos médios de deslocamento, otimiza o consumo energético e amplia a confiabilidade do serviço público de transporte. Tais resultados traduzem-se em melhoria direta da qualidade de vida da população e em maior eficiência na prestação de serviços públicos, configurando-se como expressão concreta da eficiência administrativa prevista no art. 37 da Constituição Federal.

No contexto territorial, observa-se que os municípios que implementam políticas de mobilidade sustentável alcançam maior equilíbrio no processo de ocupação urbana, ao promoverem a integração entre áreas centrais e periféricas e a valorização dos espaços públicos como locais de convivência, circulação e

pertencimento. A conectividade territorial — condição essencial à mobilidade equitativa — contribui para a redução das desigualdades socioespaciais e para o fortalecimento das economias locais, permitindo que o cidadão acesse oportunidades de trabalho, educação, lazer e cultura de forma mais equânime e autônoma. Esse aspecto é particularmente relevante em cidades médias e pequenas, nas quais a expansão urbana desordenada e a dependência do transporte individual motorizado tendem a acentuar a segregação socioeconômica e o ônus ambiental.

O incentivo à mobilidade ativa, que compreende os deslocamentos realizados a pé e por bicicleta, revela-se como política pública de elevado interesse social e sanitário. Trata-se de diretriz amparada juridicamente pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e reforçada pelas metas da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, especialmente o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável nº 11, que trata de cidades inclusivas e sustentáveis. A valorização desses modos de transporte promove o uso racional do espaço público, reduz a pressão sobre o sistema viário, estimula hábitos saudáveis e reduz custos com saúde pública, na medida em que a prática cotidiana de atividade física previne doenças associadas ao sedentarismo e melhora o bem-estar populacional.

No campo institucional, a mobilidade sustentável também representa um avanço na gestão pública, uma vez que exige a adoção de mecanismos permanentes de planejamento, monitoramento e avaliação. A constituição de estruturas técnicas e de gestão intersetorial, associada ao controle social e à transparência administrativa, fortalece a capacidade do poder público de planejar e executar políticas baseadas em evidências, assegurando a continuidade das ações e a coerência com os instrumentos de planejamento territorial. O fortalecimento da gestão municipal, nesse sentido, é condição indispensável para a eficácia das políticas de mobilidade e para a consolidação de uma cultura administrativa orientada à sustentabilidade e à inovação.

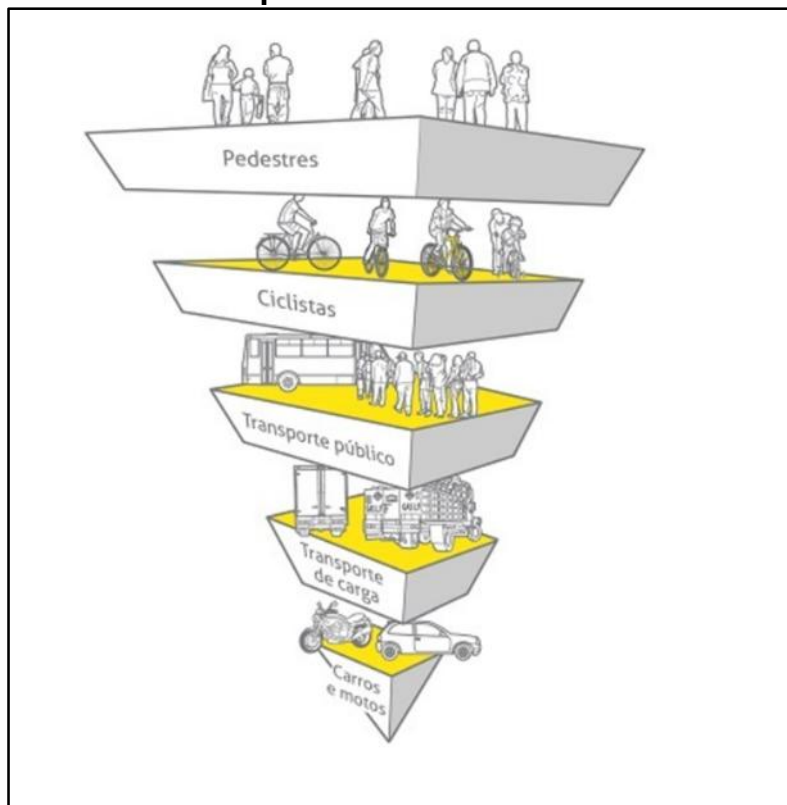
Além disso, a reestruturação dos sistemas de transporte sob critérios de equidade tarifária e sustentabilidade financeira amplia o acesso da população ao

transporte público, reduzindo as barreiras econômicas e garantindo a universalização do direito à mobilidade. Modelos de financiamento solidário e progressivo, apoiados no princípio do poluidor-pagador e na distribuição justa dos benefícios e encargos entre usuários e não usuários, permitem equilibrar os custos operacionais e assegurar a perenidade do sistema. A eficiência fiscal e a racionalização dos investimentos públicos, por sua vez, potencializam o impacto social dos recursos aplicados, conferindo maior legitimidade e transparência à política pública.

A integração entre mobilidade, acessibilidade e ordenamento territorial constitui, portanto, condição estruturante para o desenvolvimento urbano sustentável. A requalificação de vias, a criação de corredores exclusivos para o transporte coletivo, a implantação de ciclovias e calçadas acessíveis e a adoção de tecnologias inteligentes de gestão de tráfego representam ações convergentes que potencializam o uso do solo urbano, reduzem externalidades negativas e elevam o padrão de qualidade da infraestrutura urbana. Ao promover a compatibilização entre deslocamento eficiente e qualidade ambiental, a mobilidade sustentável reforça a função pública do planejamento urbano e o papel do Estado como garantidor do bem comum.

Sob o enfoque jurídico e técnico, a mobilidade urbana sustentável é expressão prática da função social da cidade, da acessibilidade universal e da equidade territorial, fundamentos que orientam o ordenamento jurídico-urbanístico brasileiro. Sua implementação traduz o dever jurídico do poder público municipal de planejar e gerir o território de forma integrada, transparente e participativa, conforme os preceitos do Estatuto da Cidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Trata-se, em última análise, de um instrumento que transcende a dimensão da infraestrutura, projetando-se como vetor de desenvolvimento humano, inclusão social e governança ambiental, capaz de transformar o espaço urbano em território mais justo, saudável, produtivo e resiliente.

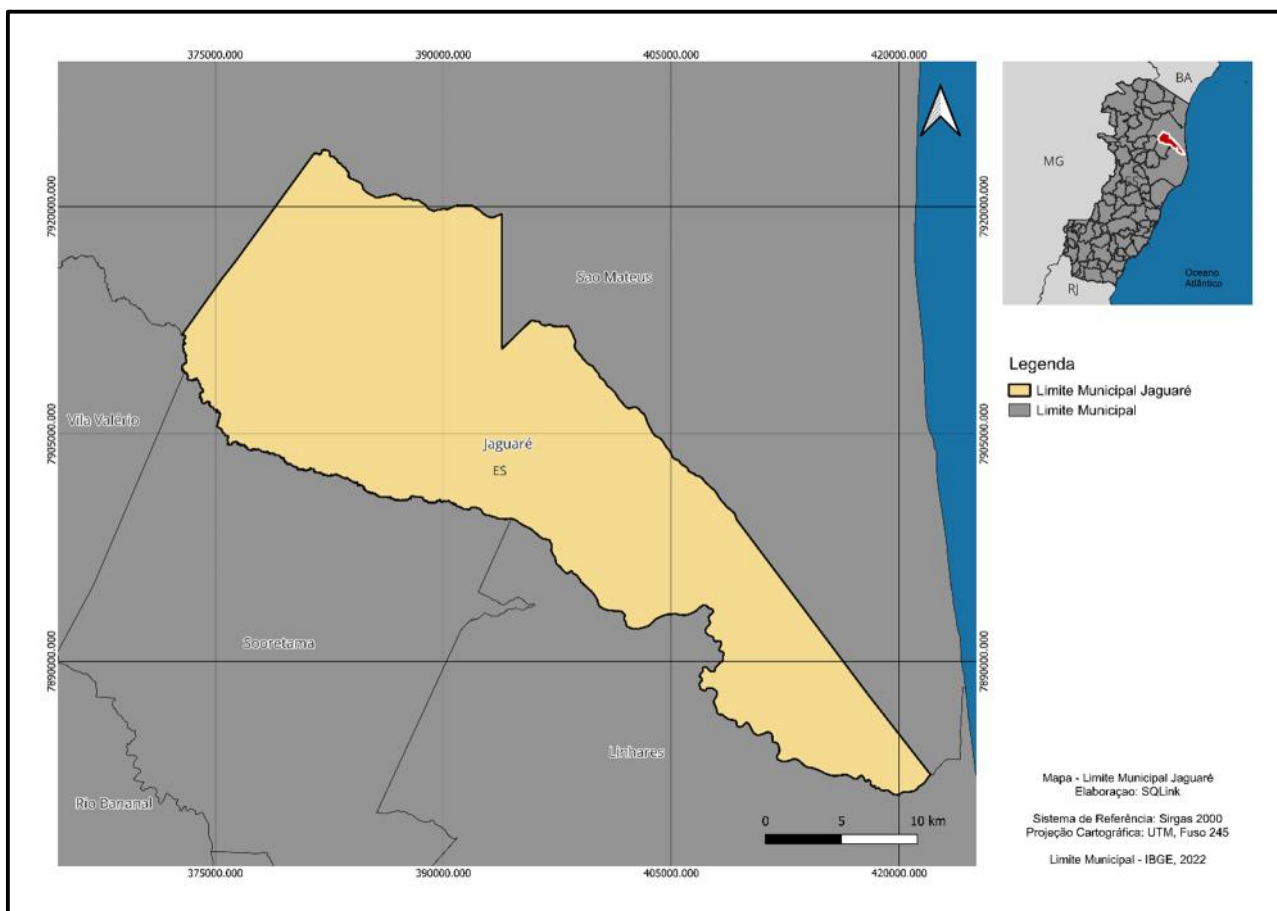
Figura 1 - Pirâmide de prioridades Mobilidade Urbana Sustentável



Fonte: Eduardo Souza, Archdaily, 2017.

1.4 CONHECENDO O PROBLEMA

Este item tem por finalidade apresentar uma análise abrangente do município de Jaguaré, contemplando sua organização urbana, o padrão de ocupação do solo, a evolução demográfica e os principais elementos que estruturam sua dinâmica de mobilidade. Busca-se compreender os fatores históricos, territoriais e socioeconômicos que influenciam o desenvolvimento municipal, bem como identificar tendências de expansão, demandas emergentes e desafios estruturais associados à circulação de pessoas, mercadorias e serviços. Para aprofundamento e contextualização técnica, recomenda-se a consulta ao Diagnóstico do Plano de Mobilidade Urbana, que reúne informações detalhadas sobre infraestrutura viária, caminhabilidade, ciclomobilidade, transporte de cargas, acessibilidade e demais componentes essenciais da mobilidade em Jaguaré.

Figura 2 - Mapa de Localização de Jaguaré.


Fonte: SQLink, 2025.

O município de Jaguaré, localizado no norte do Estado do Espírito Santo, integra a microrregião conhecida como Região Noroeste Capixaba. Seu território situa-se estrategicamente entre importantes polos regionais, funcionando como ponto de conexão entre áreas de produção agrícola, centros urbanos e corredores logísticos estaduais. Geograficamente, Jaguaré faz limite com os municípios de São Mateus ao leste, Linhares ao sul, Vila Valério a oeste e Sooretama ao sudeste, além de proximidade direta com o entroncamento que conecta a BR-101 a diversas rodovias estaduais. Essa posição confere ao município papel relevante na circulação de bens, serviços e na integração regional.

Do ponto de vista territorial, Jaguaré está situado em área de transição entre os biomas Mata Atlântica e formações de tabuleiros costeiros, caracterizando relevo predominantemente suave ondulado e clima tropical. Sua área aproximada de 654 km² acolhe zonas rurais extensas, comunidades agrícolas, áreas de

expansão urbana e núcleos de interesse socioeconômico ligados especialmente à agroindústria e ao comércio local.

O núcleo urbano de Jaguaré caracteriza-se como o principal centro administrativo, econômico e social do município, concentrando os equipamentos públicos essenciais, como a sede da Prefeitura, Câmara Municipal, unidades de saúde, escolas, áreas comerciais e serviços diversos. Sua formação histórica ocorreu a partir da consolidação de atividades agrícolas na região norte do Espírito Santo, especialmente o cultivo de café, cacau e pimenta-do-reino, que impulsionou o crescimento da vila e sua posterior emancipação. Ao longo dos anos, o núcleo urbano expandiu-se de forma linear ao longo dos eixos viários estruturais, conectando bairros, áreas residenciais e zonas de comércio em uma malha que combina características de cidade média em consolidação com traços de urbanização interiorana.

O município de Jaguaré desempenha funções urbanas essenciais que estruturam sua dinâmica territorial e seu papel na rede urbana da região norte do Espírito Santo. Como centro administrativo, o núcleo urbano concentra os principais órgãos públicos municipais, unidades de atendimento social, saúde e educação, funcionando como polo institucional que atende tanto a população urbana quanto as comunidades rurais. A presença de escolas, creches, postos de saúde, CRAS, equipamentos esportivos e espaços de convivência reforça o caráter de centralidade e prestação de serviços públicos básicos.

Do ponto de vista econômico, Jaguaré exerce forte função agroindustrial e comercial, sendo referência regional na produção e beneficiamento de café, pimenta-do-reino, mamão, leite e outras culturas de base agrícola. O núcleo urbano funciona como ponto de convergência para atividades de comércio varejista e atacadista, serviços bancários, logística e abastecimento, atraindo fluxos diários de moradores de localidades rurais e de municípios vizinhos. Além disso, desempenha função residencial, abrigando bairros consolidados e loteamentos em expansão, e função de mobilidade, articulada pela ES-430 e pela proximidade com a BR-101, conectando Jaguaré aos polos regionais de

São Mateus e Linhares. Essas funções urbanas combinadas consolidam o município como importante polo de desenvolvimento e suporte territorial para a região.

O desenho urbano de Jaguaré apresenta um arranjo marcado pela ocupação linear ao longo de seus principais eixos viários, especialmente o corredor que conecta o centro à ES-430. A malha urbana combina trechos mais antigos, com quadras irregulares e vias estreitas, com áreas de expansão caracterizadas por loteamentos recentes e quadras mais regulares. Essa composição gera uma paisagem urbana heterogênea, na qual convivem áreas consolidadas, espaços em processo de urbanização e vazios urbanos que ainda aguardam infraestrutura completa. O núcleo central se destaca como polo funcional, reunindo equipamentos públicos, comércio e serviços, enquanto os bairros periféricos apresentam padrão predominantemente residencial, com diferentes níveis de adensamento e infraestrutura.

O desenho urbano também revela desafios relacionados à continuidade viária, conectividade entre bairros, qualificação dos passeios e estruturação de espaços públicos. Em muitos trechos, a relação entre vias, edificações e usos do solo ainda carece de maior ordenamento, o que impacta diretamente a mobilidade, a acessibilidade e a vitalidade dos espaços urbanos. Ao mesmo tempo, Jaguaré possui potencial expressivo para qualificação urbana, com áreas de expansão que podem ser planejadas de forma integrada, valorizando calçadas acessíveis, arborização, áreas de convivência e soluções de mobilidade ativa. Assim, o desenho urbano do município reflete tanto sua história de crescimento ligado à agroindústria quanto sua necessidade atual de planejamento mais estruturado e sustentável.

Desse modo, o município de Jaguaré, ao integrar de forma planejada os elementos do desenho urbano, a infraestrutura de transportes e os instrumentos legais de ordenamento territorial, tem condições de consolidar um espaço urbano inclusivo, acessível e ambientalmente equilibrado. Tal estruturação alinha-se aos princípios da função social da cidade e ao direito à cidade,

conforme estabelecido pelo Estatuto da Cidade, garantindo desenvolvimento urbano sustentável e equitativo (Lei nº 10.257/2001).

1.5 DO OBJETIVO DO PLANO DE MOBILIDADE DE JAGUARÉ

O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Jaguaré tem por objetivo estabelecer um modelo integrado de deslocamento urbano que promova eficiência operacional, segurança viária, acessibilidade universal e sustentabilidade ambiental, alinhado aos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e articulado ao ordenamento territorial vigente. Busca-se, de modo abrangente, qualificar a relação entre a população e o espaço urbano, garantindo melhores condições de circulação, incremento da qualidade de vida e valorização do ambiente construído e dos espaços públicos.

Para a consecução desses objetivos, o plano estabelece diretrizes para a modernização e reestruturação do sistema viário municipal, mediante a definição de uma hierarquia funcional coerente, articulada aos demais modais de transporte e compatível com a dinâmica de expansão urbana e com as demandas locais de circulação. Tal estruturação envolve a implementação de medidas de engenharia de tráfego, fiscalização e educação para o trânsito, voltadas à redução de conflitos viários, ao aumento da segurança e à indução de comportamentos adequados no uso das vias públicas, assegurando um sistema de mobilidade eficiente, integrado e alinhado ao desenvolvimento sustentável do território.

No que se refere à mobilidade ativa, o plano estabelece a priorização da ampliação, qualificação e integração das infraestruturas destinadas aos deslocamentos não motorizados, com ênfase na caminhabilidade, na acessibilidade universal e na articulação da malha ciclovária com o sistema de transporte coletivo. Busca-se assegurar continuidade, segurança, conforto e

legibilidade aos percursos de pedestres e ciclistas, promovendo um ambiente urbano inclusivo, seguro e ambientalmente sustentável, em conformidade com os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Quanto à mobilidade coletiva, o plano prevê a implementação do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, concebido como eixo estruturante da política pública de mobilidade. Tal sistema envolve ações integradas de planejamento, regulação, fiscalização e operação das rotas e linhas em cobertura territorial, com foco na eficiência operacional, na universalização do acesso aos serviços urbanos e na qualificação do deslocamento diário da população. Almeja-se, desse modo, consolidar o transporte coletivo como alternativa prioritária, sustentável e competitiva frente ao transporte individual motorizado, em consonância com as diretrizes e princípios da Lei Federal nº 12.587/2012.

O plano estabelece, ainda, diretrizes para o ordenamento e a gestão eficiente dos espaços de estacionamento, tanto públicos quanto privados, com atenção especial às áreas de maior concentração de atividades urbanas. Visa-se assegurar maior rotatividade, otimizar a acessibilidade e reduzir a sobrecarga sobre a malha viária, além de induzir o uso racional do automóvel particular, em consonância com as estratégias de promoção dos modos ativos e da priorização do transporte coletivo, conforme orienta a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Por fim, o plano prevê a adoção de mecanismos de monitoramento contínuo e avaliação sistemática das ações, metas e indicadores estabelecidos, garantindo a articulação entre os órgãos e setores envolvidos na gestão da mobilidade urbana. O conjunto dessas medidas deve convergir para a consolidação de um sistema de mobilidade integrado, inclusivo e compatível com a vocação territorial, cultural e econômica de Jaguaré, promovendo um desenvolvimento urbano sustentável, equilibrado e socialmente justo.

2. PLANO DE TRABALHO

O Plano de Trabalho do Plano de Mobilidade Urbana constitui o instrumento técnico-metodológico que orienta de forma estruturada todas as fases necessárias à elaboração do Plano Diretor de Mobilidade, garantindo a coerência entre as etapas, a integração dos produtos e a participação social em cada momento do processo. Seu propósito é definir, de modo sistemático, a lógica de desenvolvimento das atividades, os objetivos específicos de cada fase e os resultados esperados que darão suporte à formulação das políticas e diretrizes municipais de mobilidade.

Inicialmente, procede-se à **Análise Inicial** - avaliação preliminar do território e da dinâmica urbana, etapa em que se busca compreender as características gerais do município, os padrões de uso e ocupação do solo e os aspectos socioeconômicos que influenciam diretamente as condições de deslocamento da população.

Em seguida, realiza-se a **Coleta de Dados e Pesquisas**: fase de levantamento e sistematização de dados, abrangendo informações quantitativas e qualitativas relacionadas à infraestrutura viária, aos modos de transporte existentes, à acessibilidade, à mobilidade ativa e às condições de circulação e segurança viária.

Com base nesse conjunto de informações, elabora-se o **Diagnóstico Técnico e Situacional da Mobilidade Urbana**, que identifica de forma detalhada as deficiências, potencialidades e desafios estruturais do sistema, subsidiando a formulação de soluções adequadas às especificidades locais.

A etapa subsequente corresponde à **Projeção de Cenários**: elaboração de cenários prospectivos, na qual são projetadas alternativas de desenvolvimento urbano e de demanda por transporte, considerando variáveis como crescimento

populacional, expansão territorial, políticas públicas e tendências socioeconômicas.

A partir dessas projeções, é elaborada a **Definição de Problemas e Propostas:** com a identificação dos problemas prioritários e estruturadas as propostas de intervenção, orientadas por critérios de viabilidade técnica, legal, econômica e ambiental. Essas propostas são, então, submetidas a um processo de discussão, validação e aperfeiçoamento - **Discussão e Consolidação das Propostas** - que envolve a participação de gestores públicos, equipes técnicas e representantes da sociedade civil, com vistas à consolidação de diretrizes estratégicas e ações integradas.

Por fim, procede-se à **Formalização e Institucionalização do Plano de Mobilidade Urbana**, por meio de sua aprovação pelo Poder Público Municipal e da edição dos instrumentos legais e administrativos necessários à sua implementação, monitoramento e revisão periódica.

Dessa forma, o Plano de Trabalho configura-se como um marco de planejamento operacional e normativo, assegurando a condução ordenada do processo, a transparência das etapas, a legitimidade social dos resultados e a efetividade das políticas de mobilidade urbana que dele resultarão.

3. DIRETRIZES INTEGRADAS DE PLANEJAMENTO URBANO, ORDENAMENTO TERRITORIAL E MOBILIDADE URBANA

A consolidação de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana sustentável constitui exigência fundamental para a efetividade do direito constitucional à cidade e para a concretização dos princípios da função social do espaço urbano, previstos nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal e regulamentados pela Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) e pela Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Nesse contexto, observa-se que a mobilidade urbana não se restringe à mera circulação de pessoas e bens, mas se vincula diretamente à organização territorial, à distribuição equitativa das oportunidades urbanas e à gestão racional do uso do solo, elementos essenciais à promoção de cidades mais acessíveis, inclusivas e sustentáveis.

Nas últimas décadas, contudo, o modelo de desenvolvimento urbano adotado no Brasil tem sido marcado pela predominância do transporte individual motorizado, em detrimento de sistemas coletivos, ativos e sustentáveis de deslocamento. Essa matriz de mobilidade, fomentada por políticas fiscais e incentivos à aquisição de veículos particulares, consolidou um padrão de urbanização dispersa e rodoviarista, orientado pela expansão contínua da malha viária e pela multiplicação de faixas de tráfego, em detrimento da diversificação modal e da eficiência do transporte público (IPEA, 2017).

Tal orientação política e institucional produziu efeitos cumulativos severos: congestionamentos constantes, aumento expressivo dos índices de acidentes de trânsito, crescimento das emissões de poluentes atmosféricos e elevação do custo social da mobilidade urbana (IPEA, 2020). Esses fatores, associados à carência de investimentos em infraestrutura acessível e inclusiva, configuram um quadro de desigualdade territorial e de comprometimento da qualidade de vida urbana.

Paralelamente, a deficiência de planejamento urbano integrado agrava a precariedade dos deslocamentos cotidianos. Em inúmeros municípios brasileiros, verificam-se a ausência de redes estruturadas de transporte coletivo, a descontinuidade das calçadas, a falta de manutenção das vias de pedestres e ciclistas e a inexistência de condições seguras de acessibilidade universal. Tal cenário revela a fragilidade institucional da gestão urbana e a falta de articulação entre os instrumentos de planejamento municipal, notadamente o Plano Diretor, o Plano de Mobilidade Urbana e o Código de Obras e Posturas.

O aumento acelerado da frota de veículos motorizados particulares, somado às limitações orçamentárias e às restrições físicas para a expansão do sistema viário, impõe aos entes municipais desafios crescentes para o ordenamento e modernização da infraestrutura urbana (SENATRAN, 2024). Em muitos casos, a ampliação da capacidade viária mostra-se ineficaz como solução de longo prazo, uma vez que induz o fenômeno da “demanda induzida”, no qual o aumento do número de vias estimula ainda mais o uso do transporte individual.

Diante desse panorama, impõe-se a necessidade de uma abordagem sistêmica e integrada da mobilidade urbana, capaz de articular políticas de transporte, uso do solo e meio ambiente, sob a perspectiva da sustentabilidade e da equidade social. A implementação de planos e programas municipais alinhados às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana deve priorizar os modos coletivos e não motorizados, garantindo acessibilidade, segurança viária e eficiência energética.

3.1 DIRETRIZES PARA A PROMOÇÃO E DISSEMINAÇÃO DOS CONCEITOS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL.

A consolidação de uma política pública de mobilidade urbana orientada pelos princípios da sustentabilidade demanda um conjunto de diretrizes técnicas e normativas que assegurem a coerência entre o planejamento territorial, a

organização do espaço urbano e o exercício efetivo dos direitos fundamentais à cidade, à acessibilidade e ao transporte.

Tais diretrizes decorrem diretamente da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012, e encontram respaldo nos fundamentos do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), ao estabelecerem a obrigatoriedade de integração entre as políticas setoriais que estruturam o desenvolvimento urbano — notadamente habitação, saneamento básico, uso e ocupação do solo, meio ambiente e transporte. A referida integração, de caráter vinculante, constitui instrumento essencial para a promoção do desenvolvimento urbano sustentável em suas dimensões social, econômica, ambiental e institucional, prevenindo distorções no ordenamento territorial e assegurando o uso equilibrado e racional do espaço urbano.

- Planejamento Integrado e Gestão Democrática

O ordenamento jurídico nacional impõe ao poder público o dever de adotar mecanismos de gestão democrática e de controle social, como condição de legitimidade e eficácia das políticas de mobilidade. A participação popular deve ser garantida desde as etapas iniciais de formulação e diagnóstico até a implementação e o monitoramento das ações, assegurando transparência, publicidade e corresponsabilidade entre o Estado e a sociedade civil. A gestão participativa, portanto, não se configura como faculdade administrativa, mas como exigência constitucional derivada dos princípios da cidadania e da função social da cidade.

No mesmo sentido, o planejamento integrado emerge como princípio norteador da política de mobilidade, impondo a articulação entre os instrumentos de política urbana — tais como o Plano Diretor, o Plano de Mobilidade Urbana, o Plano de Saneamento Básico e os Planos Setoriais Ambientais. Essa integração viabiliza a coerência territorial das intervenções públicas, a racionalização dos investimentos e a mitigação de impactos socioambientais, permitindo que a mobilidade seja compreendida como vetor estratégico de desenvolvimento urbano sustentável.

- Sustentabilidade e Prioridade dos Modos Coletivos e Ativos

Entre as diretrizes de maior relevância destaca-se a priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizado em detrimento do transporte individual motorizado. Essa diretriz, de caráter vinculante, materializa os princípios da eficiência energética, da justiça social e da sustentabilidade ambiental, consagrados na legislação federal e reafirmados nos compromissos internacionais assumidos pelo Estado brasileiro, em especial na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

O incentivo à ciclomobilidade e à caminhabilidade, aliado à requalificação do transporte público, representa não apenas uma política de mitigação de emissões e de redução da poluição atmosférica, mas também uma estratégia de inclusão social e de democratização do acesso ao espaço urbano. Cabe ao poder público, nesse contexto, adotar medidas concretas e permanentes que garantam a segurança, a acessibilidade e a integração física e tarifária dos diferentes modos de deslocamento.

- Dimensões e Finalidades Estruturantes

A análise dos dispositivos legais e das diretrizes nacionais de mobilidade evidencia que a Política Nacional de Mobilidade Urbana assume papel estratégico na ordenação do território e na consolidação do direito à cidade, orientando-se por três eixos estruturantes:

a) Promoção do Desenvolvimento Sustentável — integração das políticas de transporte com as de planejamento urbano, uso do solo e proteção ambiental, assegurando equilíbrio entre eficiência econômica, equidade social e conservação ecológica;

b) Melhoria da Qualidade de Vida Urbana — ampliação da segurança e da eficiência dos deslocamentos, redução dos custos e impactos socioambientais e incremento do bem-estar coletivo por meio da reorganização dos fluxos e da gestão eficiente da infraestrutura urbana;

c) Inclusão e Justiça Social — universalização do acesso aos serviços e espaços urbanos, com especial atenção às pessoas em situação de

vulnerabilidade, promovendo a equidade territorial e a coesão social como dimensões do direito à cidade.

- Mobilidade como Eixo Estruturante das Políticas Municipais

A mobilidade urbana, ao ser reconhecida como função pública de interesse comum, passa a exercer papel transversal na formulação das políticas municipais, tornando-se elemento estruturante da gestão urbana. Sua efetivação requer o alinhamento entre planejamento técnico, normatização legal e participação social, em conformidade com os princípios da eficiência administrativa e da sustentabilidade previstos na Constituição Federal.

Dessa forma, o Plano de Mobilidade Urbana deve ser compreendido como instrumento jurídico-político de execução obrigatória, destinado a concretizar as diretrizes estabelecidas na Lei nº 12.587/2012, com o propósito de reduzir desigualdades, promover a inclusão social e assegurar a mobilidade segura, acessível e sustentável para todos os cidadãos.

3.2 DIRETRIZES PARA ANÁLISE E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS URBANÍSTICOS E AMBIENTAIS DECORRENTES DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

O transporte de cargas urbanas constitui componente essencial da dinâmica econômica municipal e, simultaneamente, um dos elementos mais sensíveis da gestão da mobilidade urbana. Sua adequada regulação é requisito indispensável para a sustentabilidade ambiental, a eficiência logística e a ordenação territorial das cidades. Em conformidade com as diretrizes estabelecidas no Caderno de Referência para Elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, elaborado pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob/Ministério das Cidades), o tratamento da circulação de cargas deve integrar o corpo técnico e normativo dos Planos Diretores de Transporte e Mobilidade Urbana,

assumindo caráter estruturante dentro das políticas públicas de mobilidade e desenvolvimento urbano.

De acordo com as orientações federais e a legislação urbanística nacional — notadamente a Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) —, compete aos entes municipais incorporar às suas políticas de transporte os mecanismos de planejamento, controle e fiscalização das operações logísticas, abrangendo o carregamento e descarregamento de mercadorias, o estacionamento e a circulação de veículos de carga e a definição de rotas operacionais e horários diferenciados. Essa abordagem integrada visa compatibilizar o funcionamento das cadeias produtivas com a preservação do meio ambiente urbano e a proteção à saúde pública, prevenindo externalidades negativas decorrentes das atividades de transporte e movimentação de bens.

As operações logísticas urbanas, quando não submetidas a um planejamento adequado, tendem a gerar uma série de impactos ambientais e urbanos de natureza cumulativa. Entre os efeitos adversos mais recorrentes, destacam-se as vibrações estruturais, o ruído excessivo, a emissão de poluentes atmosféricos, a contaminação do solo por derramamento de óleos e combustíveis, além da produção de resíduos sólidos e líquidos oriundos das atividades de carga e descarga. Particularmente grave é o transporte de produtos perigosos, cuja manipulação inadequada pode ocasionar acidentes com consequências de grande magnitude para o meio ambiente e para a coletividade.

Nesse contexto, torna-se imprescindível que os planos municipais de mobilidade incorporem instrumentos de monitoramento ambiental e de mitigação de riscos, incluindo a delimitação de áreas sensíveis, o controle de itinerários e a criação de zonas de restrição de circulação para veículos pesados, especialmente em locais com adensamento populacional elevado ou presença de equipamentos urbanos de alta vulnerabilidade, como escolas, hospitais, creches e centros de convivência.

A logística do transporte de cargas está intrinsecamente relacionada à organização do uso e ocupação do solo urbano, uma vez que a localização de polos geradores de tráfego pesado depende de infraestrutura adequada para armazenamento, transbordo e escoamento de mercadorias. A ausência de planejamento integrado entre a mobilidade e o zoneamento urbano frequentemente resulta em conflitos de uso do território, especialmente quando as atividades industriais e de transporte coexistem com áreas predominantemente residenciais, comerciais ou institucionais.

Diante desse cenário, a gestão territorial assume papel estratégico na prevenção de impactos negativos à qualidade de vida urbana. O zoneamento municipal deve estabelecer critérios objetivos de localização e de compatibilidade de usos, restringindo a instalação de empreendimentos de alto impacto logístico em áreas ambientalmente frágeis ou urbanisticamente inadequadas. A delimitação de zonas industriais, corredores logísticos e áreas de apoio ao transporte de cargas é medida indispensável para assegurar o equilíbrio entre eficiência econômica e sustentabilidade urbana.

Outro aspecto fundamental consiste na adequação do sistema viário aos fluxos logísticos, de modo a garantir acessibilidade e fluidez sem comprometer a segurança da população. A definição de rotas exclusivas para veículos de carga, associada à implantação de vias arteriais de suporte e pontos específicos de parada e transbordo, reduz o congestionamento nas áreas centrais e evita o tráfego de caminhões em zonas de alta densidade residencial ou de mobilidade ativa.

Além disso, o planejamento dos acessos logísticos aos empreendimentos geradores de carga deve ser realizado de forma articulada ao sistema de transporte urbano e regional, integrando o abastecimento interno à rede de distribuição metropolitana e intermunicipal. Tal integração promove a eficiência do abastecimento de insumos e do escoamento da produção, ao mesmo tempo em que reduz os custos externos decorrentes do desgaste da infraestrutura e da emissão de poluentes.

A regulação do transporte de cargas urbanas, quando conduzida sob uma ótica técnico-jurídica integrada, contribui de maneira decisiva para o cumprimento dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em especial aqueles voltados à sustentabilidade ambiental, à segurança viária e à equidade social. Assim, o planejamento das operações logísticas deve ser concebido não apenas como uma questão de eficiência econômica, mas como instrumento de gestão ambiental e de ordenamento do território, indispensável à consolidação de cidades mais resilientes, inclusivas e sustentáveis.

O transporte de cargas exerce papel significativo na dinâmica urbana e econômica do município de Jaguaré, especialmente em razão da função estratégica desempenhada pela Avenida Nove de Agosto, que atua como eixo de interligação entre a região Noroeste do Espírito Santo e a BR-101, principal corredor logístico do Estado. Esse arranjo territorial converte o núcleo urbano em ponto de passagem obrigatório para veículos de carga, incluindo carretas e caminhões de grande porte, que acessam diariamente a rodovia estadual ES-430 e utilizam o centro da cidade como rota de conexão entre polos produtivos, áreas rurais e centros regionais como São Mateus e Linhares.

Essa condição gera impactos diretos sobre a mobilidade urbana, a segurança viária e a qualidade ambiental, uma vez que o fluxo intenso de veículos pesados aumenta o desgaste do pavimento, amplia os conflitos entre modais, compromete a caminhabilidade e eleva o risco de sinistros de trânsito, sobretudo em trechos com adensamento comercial e presença de pedestres. Além disso, o transporte de cargas inserido na malha urbana central produz efeitos sonoros e atmosféricos, reduz a fluidez do tráfego local e limita o desempenho do sistema viário em horários de pico. Diante desse cenário, torna-se necessária a adoção de estratégias de gestão e ordenamento, tais como reorganização de rotas, definição de horários de operação, implantação de áreas de carga e descarga e estudos de viabilidade para alternativas de desvio de fluxo, de modo a compatibilizar o transporte de cargas com a preservação da segurança, da acessibilidade e da qualidade de vida no núcleo urbano de Jaguaré.

O transporte de cargas no município de Jaguaré apresenta desafios ambientais diretamente relacionados ao intenso fluxo de caminhões pesados que atravessam a área urbana, especialmente pela avenida principal que conecta o Noroeste do estado à BR-101. Esse volume significativo de veículos de grande porte contribui para a emissão de poluentes atmosféricos — como material particulado, óxidos de nitrogênio e compostos orgânicos voláteis — que afetam a qualidade do ar, particularmente em trechos de maior adensamento populacional e comercial. Além disso, o tráfego constante gera níveis elevados de ruído e vibração, impactando o conforto ambiental, a saúde pública e a dinâmica social dos espaços urbanos mais vulneráveis, sobretudo aqueles voltados à circulação de pedestres e atividades de permanência.

Outro aspecto ambiental relevante refere-se ao desgaste acelerado do pavimento provocado pela circulação de cargas pesadas, o que aumenta a geração de resíduos, a necessidade de recomposição asfáltica e o consumo de recursos públicos. Associado a isso, a presença de trechos sem adequada drenagem ou estrutura viária compatível intensifica problemas como poeira, erosão e carreamento de material sólido para o sistema de micro e macrodrenagem, afetando cursos d'água e áreas de preservação. Diante desse cenário, torna-se imprescindível integrar o gerenciamento do transporte de cargas às políticas ambientais e de mobilidade, buscando soluções que reduzam emissões, promovam rotas mais eficientes, qualifiquem a infraestrutura e assegurem sustentabilidade e equilíbrio ambiental no território municipal.

Os programas integrados de gestão do transporte e do trânsito, voltados ao controle e à organização dos fluxos de transporte de cargas, deverão contemplar, de forma obrigatória, os seguintes aspectos:

) Definição de rotas preferenciais e de áreas com restrições específicas para a circulação de veículos de carga:

A definição de rotas preferenciais e áreas de restrição para veículos de carga constitui instrumento essencial para reorganizar os fluxos logísticos

que atualmente atravessam o núcleo urbano de Jaguaré, especialmente na avenida principal que conecta o Noroeste do Estado à BR-101. Diante do grande volume de caminhões longos e carretas que utilizam essa via como corredor de passagem, torna-se fundamental estabelecer percursos adequados para o tráfego pesado, de modo a reduzir conflitos entre modais, minimizar impactos ambientais e garantir melhores condições de segurança viária para pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo.

No contexto de Jaguaré, a definição das rotas preferenciais deve considerar a capacidade estrutural da ES-430, suas conexões com a BR-101 e as demandas logísticas decorrentes da produção agroindustrial local, especialmente café, pimenta-do-reino e mamão. Estudos técnicos poderão identificar trechos com maior potencial para receber o fluxo de cargas, avaliando largura de vias, pavimentação, geometria, drenagem e sensibilidade ambiental. A partir disso, será possível desviar parte do tráfego pesado para rotas mais adequadas, reduzindo a pressão sobre a avenida central e evitando a exposição da população aos riscos e incômodos associados aos veículos de grande porte.

As áreas de restrição, por sua vez, devem priorizar regiões de maior adensamento comercial, setores com maior presença de pedestres, frentes escolares e zonas destinadas à convivência urbana. A limitação da circulação de veículos de carga nesses pontos poderá basear-se em faixas horárias específicas, tipos de carga, dimensões dos veículos ou características das atividades locais. Essa estratégia contribui para ordenar o uso do espaço urbano, qualificar o ambiente de permanência e garantir maior segurança nos horários de maior fluxo de pessoas.

Por fim, a adoção de rotas preferenciais e áreas de restrição deve integrar-se a ações de fiscalização, comunicação visual, educação para o trânsito e participação dos agentes econômicos, garantindo que transportadoras, produtores, comerciantes e motoristas compreendam e

cumpram as novas diretrizes. Com essa abordagem sistêmica, Jaguaré avançará na construção de um modelo de mobilidade mais equilibrado, eficiente e ambientalmente responsável, conciliando sua vocação logística com a preservação da qualidade de vida no núcleo urbano.

) Zoneamento e Controle de Uso do Solo para Polos Geradores de Cargas:

O zoneamento e o controle do uso do solo relacionados aos polos geradores de cargas constituem instrumento essencial para evitar conflitos entre atividades logísticas e a dinâmica urbana cotidiana. Em Jaguaré, onde a matriz econômica é fortemente vinculada à agroindústria – especialmente à produção de café, pimenta-do-reino, mamão e atividades de beneficiamento – torna-se indispensável compreender como esses empreendimentos impactam o sistema viário, o fluxo de caminhões e a organização do território. A distribuição espacial de armazéns, secadores, unidades de processamento e centros de comercialização deve ser analisada de forma integrada, considerando a capacidade das vias, as condições ambientais e a proximidade com áreas residenciais e comerciais.

A partir dessa análise, o município poderá adotar critérios de zoneamento específicos para disciplinar a implantação e a ampliação de polos geradores de cargas, orientando-os para áreas mais adequadas em termos de infraestrutura e conectividade com as rotas preferenciais de caminhões. Essa estratégia contribui para reduzir a sobrecarga sobre a avenida principal e sobre vias de menor capacidade, mitigando congestionamentos, conflitos de tráfego e riscos associados ao deslocamento de veículos pesados. Além disso, o zoneamento pode prever corredores logísticos, áreas industriais e setores destinados exclusivamente ao armazenamento e escoamento da produção, garantindo maior eficiência operacional.

O controle do uso do solo também deve incluir parâmetros urbanísticos e ambientais que assegurem compatibilidade entre as atividades logísticas e o

entorno urbano. Em Jaguaré, isso inclui a definição de recuos, áreas internas de manobra, faixas para carga e descarga, limites de ruído, manejo adequado de resíduos e exigência de projetos que contemplem acessos seguros, tanto para veículos quanto para pedestres. A articulação entre essas medidas reduz impactos negativos sobre a qualidade de vida da população, sobre o funcionamento do comércio local e sobre a mobilidade ativa.

Por fim, o zoneamento voltado aos polos geradores de cargas deve estar integrado aos demais instrumentos do planejamento municipal, como o Plano Diretor, o Código de Obras e o Plano de Mobilidade Urbana. Essa harmonização institucional permite ao município direcionar o crescimento urbano de forma ordenada, evitando ocupações inadequadas, ampliando a eficiência do transporte de cargas e promovendo um desenvolvimento equilibrado e sustentável, em consonância com a vocação produtiva e logística de Jaguaré.

• Implantação e regulamentação de áreas específicas para o estacionamento e a manobra de veículos de carga:

A implantação e regulamentação de áreas específicas para o estacionamento e a manobra de veículos de carga constitui uma diretriz essencial para aprimorar a organização logística e reduzir os impactos gerados pelo tráfego pesado no núcleo urbano de Jaguaré. Considerando que o município é atravessado diariamente por caminhões longos provenientes do Noroeste capixaba em direção à BR-101, torna-se necessário criar espaços adequados para a parada, a espera, o embarque e o desembarque de mercadorias, evitando que essas operações ocorram em vias públicas de grande circulação. A falta de áreas apropriadas costuma gerar obstruções viárias, riscos de acidentes, conflitos com pedestres e degradação da fluidez do trânsito, especialmente na avenida principal.

A regulamentação dessas áreas deve contemplar critérios de localização, dimensões, capacidade de carga, sinalização e acessibilidade, priorizando

setores próximos às rotas preferenciais de caminhões e afastados de áreas sensíveis, como escolas, unidades de saúde, zonas comerciais adensadas e espaços de convivência. No caso de Jaguaré, a articulação dessas áreas com a ES-430 e com possíveis corredores logísticos permite reduzir significativamente as interferências do transporte de cargas no ambiente urbano central, garantindo maior segurança e eficiência operacional.

Além disso, é fundamental que as áreas destinadas ao estacionamento e à manobra de veículos de carga sejam integradas às políticas de ordenamento territorial e ao zoneamento municipal, especialmente nas regiões onde se concentram polos geradores de cargas, como armazéns agrícolas, unidades de beneficiamento e centros comerciais. A implementação desses espaços deve considerar requisitos urbanísticos, ambientais e de engenharia, incluindo pavimentação adequada, drenagem, iluminação, controle de acesso e sinalização vertical e horizontal, assegurando condições apropriadas de uso e minimizando impactos sobre o entorno.

A regulamentação deve estabelecer normas claras de funcionamento, horários permitidos, procedimentos de fiscalização e critérios para o uso compartilhado ou exclusivo dessas áreas, garantindo equidade entre transportadores, comerciantes e moradores. Com isso, Jaguaré poderá estruturar um sistema mais eficiente e seguro de gestão do transporte de cargas, reduzindo conflitos na malha urbana, qualificando a operação logística e promovendo um ambiente urbano mais equilibrado e funcional.

) Definição e regulamentação de horários específicos para as operações de carga e descarga:

A definição e regulamentação de horários específicos para as operações de carga e descarga constitui uma medida fundamental para minimizar os impactos do transporte de mercadorias no núcleo urbano de Jaguaré. Considerando que a avenida principal funciona como eixo de ligação entre o Noroeste capixaba e a BR-101, a circulação simultânea de caminhões

longos e veículos locais compromete a fluidez do tráfego, especialmente nos horários de maior movimentação comercial e de deslocamento da população. A delimitação de faixas horárias próprias para atividades de carga e descarga contribui para organizar essas operações, evitar bloqueios viários e reduzir conflitos entre modais.

No contexto urbano de Jaguaré, a regulamentação deve priorizar áreas de maior adensamento de atividades comerciais e de serviços, onde o volume de cargas é mais significativo e interfere diretamente na circulação de pedestres e ciclistas. Estabelecer horários restritos para operações de abastecimento — preferencialmente fora dos períodos de pico — permite aliviar a pressão sobre a malha viária e aumentar a segurança dos usuários vulneráveis. Essa medida também possibilita uma convivência mais equilibrada entre a dinâmica econômica local e a mobilidade urbana.

A adoção de horários regulamentados deve ser acompanhada de sinalização adequada, fiscalização municipal e orientações claras aos comerciantes, transportadores e motoristas. Para garantir eficácia, é necessário definir critérios precisos sobre os tipos de veículos permitidos, a duração máxima das operações, a localização das vagas destinadas ao abastecimento e os períodos de restrição. Essa organização contribui para o uso racional do espaço público, evitando estacionamentos irregulares, paradas prolongadas e interferências indevidas no fluxo de trânsito.

A regulamentação de horários deve ser integrada a outras diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana de Jaguaré, como o ordenamento dos polos geradores de cargas, a implantação de áreas específicas de manobra e estacionamento e a definição de rotas preferenciais para caminhões. A abordagem sistêmica fortalece a eficiência logística, reduz externalidades negativas e promove um ambiente urbano mais seguro, acessível e equilibrado, favorecendo tanto o setor produtivo quanto a qualidade de vida dos moradores.

) Implementação de sinalização viária específica para o tráfego e a circulação de veículos de carga:

A implementação de sinalização viária horizontal e vertical adequada constitui medida indispensável para garantir a organização, a segurança e a eficiência do sistema viário de Jaguaré. Essa sinalização deve observar rigorosamente os princípios de legibilidade, padronização e acessibilidade universal, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro e com as normas técnicas da ABNT, especialmente as NBR 14644, NBR 15486 e NBR 9050, assegurando orientação clara aos usuários e condições apropriadas de circulação para todos os modais.

A implementação de sinalização viária específica para o tráfego e a circulação de veículos de carga é uma diretriz essencial para organizar os fluxos logísticos que atualmente atravessam o núcleo urbano de Jaguaré. Dada a função estratégica da avenida principal como corredor de ligação entre o Noroeste capixaba e a BR-101, a presença constante de caminhões de grande porte exige um conjunto de sinalizações que indique rotas preferenciais, áreas de restrição, limites de velocidade, pontos de atenção e recomendações de segurança. Essa sinalização contribui para disciplinar o tráfego pesado e reduzir conflitos com pedestres, ciclistas e veículos leves, especialmente em áreas de maior adensamento urbano e circulação sensível.

No contexto de Jaguaré, a sinalização específica deve contemplar placas de advertência sobre circulação de veículos longos, indicação de altura e peso máximos permitidos em determinados trechos, orientação para áreas de carga e descarga e delimitação de zonas proibidas para trânsito pesado. Além disso, a sinalização horizontal — como faixas de retenção, demarcação de vagas destinadas ao abastecimento e linhas de segregação — deve ser aplicada com rigor, garantindo legibilidade e orientação clara aos motoristas. A padronização conforme o Manual

Brasileiro de Sinalização de Trânsito (CONTRAN) é fundamental para assegurar compreensão e segurança.

A implantação dessa sinalização deve priorizar trechos críticos, como entroncamentos com a ES-430, acessos aos polos geradores de carga, áreas comerciais adensadas e cruzamentos com alta circulação de pedestres. Ao mesmo tempo, é necessário complementar a sinalização estática com dispositivos auxiliares, como tachões, balizadores e redutores de velocidade, visando à proteção dos usuários mais vulneráveis e à redução de situações de risco provocadas pela circulação de caminhões longos.

Por fim, a eficácia da sinalização viária depende da integração com ações de educação para o trânsito, fiscalização e comunicação com transportadoras, produtores rurais, comerciantes e motoristas que utilizam Jaguaré como rota de passagem. A adoção de sinalização adequada contribui para aprimorar a segurança viária, reduzir danos ao pavimento, melhorar a fluidez do trânsito e promover um ambiente urbano mais equilibrado, consolidando um sistema de mobilidade compatível com as necessidades logísticas e com a qualidade de vida da população.

) Fiscalização integrada e uso de tecnologias avançadas para monitoramento e controle viário:

A fiscalização integrada e o uso de tecnologias avançadas para monitoramento e controle viário constituem diretrizes fundamentais para aprimorar a segurança, a eficiência e a gestão do tráfego no município de Jaguaré. Considerando o intenso fluxo de caminhões longos que utilizam a avenida principal como rota de passagem entre o Noroeste capixaba e a BR-101, a adoção de sistemas de monitoramento permite identificar comportamentos de risco, registrar infrações, controlar o fluxo de cargas e otimizar ações de ordenamento viário. A atuação conjunta entre órgãos municipais, estaduais e, quando necessário, federais, fortalece a

capacidade institucional de resposta às dinâmicas do trânsito e às demandas logísticas do território.

A implementação de tecnologias como câmeras de vigilância, radares, sensores de tráfego e sistemas de leitura automática de placas (OCR/LPR) possibilita o acompanhamento em tempo real da circulação viária, oferecendo dados essenciais para a tomada de decisões e para a elaboração de políticas de mobilidade baseadas em evidências. Em Jaguaré, tais ferramentas podem auxiliar no controle da circulação de veículos pesados, na fiscalização de horários de carga e descarga, no monitoramento dos corredores logísticos e na prevenção de sinistros de trânsito, especialmente nos trechos de maior conflito entre modais.

Além disso, a fiscalização integrada deve contemplar a utilização de plataformas inteligentes de gestão, capazes de consolidar informações sobre fluxo viário, ocorrências, condições da infraestrutura e padrões de deslocamento. A integração tecnológica favorece a atuação coordenada entre setores municipais, como transporte, trânsito, planejamento urbano e segurança pública, promovendo maior eficiência na aplicação de medidas corretivas e no acompanhamento de indicadores de desempenho da mobilidade. Em áreas críticas de Jaguaré, essa abordagem contribui para prevenir congestionamentos, disciplinar a circulação de cargas e melhorar a fluidez geral do sistema.

Por fim, a adoção dessas diretrizes deve ser acompanhada de ações de educação para o trânsito, campanhas informativas e iniciativas de participação social, garantindo que transportadores, motoristas, comerciantes e pedestres compreendam o funcionamento dos novos instrumentos de fiscalização e monitoramento. Com uma estratégia integrada e tecnologicamente aprimorada, Jaguaré terá condições de promover um ambiente urbano mais seguro, organizado e preparado para lidar com o crescimento da circulação de veículos de carga, fortalecendo a sustentabilidade e a eficiência da mobilidade municipal.

) Implementação de programas de educação, sensibilização e conscientização para o trânsito e a mobilidade urbana:

A implementação de programas de educação, sensibilização e conscientização para o trânsito e a mobilidade urbana é uma diretriz fundamental para promover mudanças comportamentais e qualificar o uso do espaço viário no município de Jaguaré. Considerando o intenso fluxo de veículos pesados que atravessam o núcleo urbano, bem como a crescente demanda por segurança e acessibilidade, torna-se essencial consolidar uma cultura de mobilidade responsável, que priorize a proteção dos usuários mais vulneráveis e estimule práticas de deslocamento mais seguras e sustentáveis. A educação para o trânsito deve alcançar motoristas, pedestres, ciclistas, transportadores e toda a comunidade, fortalecendo a percepção coletiva sobre o papel de cada indivíduo na construção de um ambiente urbano mais seguro.

Os programas educativos devem abranger ações permanentes nas escolas, campanhas públicas regulares e atividades em parceria com órgãos municipais, estaduais, instituições de ensino, associações comunitárias e entidades privadas. Em Jaguaré, iniciativas como projetos escolares, palestras, simulados de travessia segura, campanhas de uso correto das calçadas e incentivo à mobilidade ativa são fundamentais para reduzir comportamentos de risco e promover uma convivência harmônica entre os diferentes modais. Essas ações devem estar alinhadas às diretrizes da Política Nacional de Trânsito e às orientações do DENATRAN.

É igualmente importante que as campanhas de sensibilização tratem de temas críticos para o município, como a circulação de caminhões longos na avenida principal, o respeito aos horários de carga e descarga, o uso adequado das faixas de pedestres, a atenção redobrada em frentes escolares e a necessidade de priorização do transporte coletivo. A abordagem deve ser clara, acessível e contínua, reforçando mensagens

de segurança, responsabilidade e cidadania. O uso de mídias sociais, rádios locais, cartilhas, sinalização educativa e eventos públicos potencializa o alcance dessas iniciativas.

A implementação desses programas deve integrar-se ao monitoramento da mobilidade municipal, permitindo avaliar resultados, ajustar estratégias e consolidar uma gestão participativa. Ao estruturar ações de educação e conscientização de forma planejada, transversal e permanente, Jaguaré fortalece a cultura de respeito no trânsito, reduz sinistros, qualifica a circulação de cargas e promove um sistema de mobilidade mais seguro, eficiente e humanizado, em consonância com os princípios da mobilidade sustentável e da função social da cidade.

) Integração com o Plano Diretor Municipal e com as diretrizes de uso e ocupação do solo:

A integração com o Plano Diretor Municipal e com as diretrizes de uso e ocupação do solo é condição essencial para assegurar coerência entre o planejamento territorial e o funcionamento do sistema de transportes de Jaguaré. A articulação entre esses instrumentos evita conflitos entre padrões de urbanização e a capacidade da infraestrutura viária, garantindo que a expansão urbana ocorra de maneira ordenada e compatível com a circulação de pedestres, ciclistas, transporte coletivo e veículos de carga. Em um município cuja avenida principal concentra grande parte do tráfego e conecta regiões produtivas ao corredor logístico da BR-101, essa integração torna-se ainda mais estratégica.

A definição de zonas urbanas, corredores estruturantes, áreas de adensamento e setores destinados a polos geradores de tráfego deve dialogar diretamente com a hierarquia viária e com a funcionalidade do sistema de transportes. Em Jaguaré, a expansão de loteamentos, o crescimento de atividades comerciais e a localização de empreendimentos agroindustriais precisam ser compatibilizados com a

capacidade das vias, a presença de caminhões longos e as necessidades de mobilidade ativa. O alinhamento entre o Plano Diretor e demais legislações permite estabelecer exigências claras para novos empreendimentos, como acessos adequados, áreas internas de manobra, calçadas acessíveis, ciclovias e integração ao transporte coletivo.

Da mesma forma, o planejamento de uso e ocupação do solo deve apoiar a implementação de rotas preferenciais de carga, áreas de restrição, corredores de transporte coletivo e infraestruturas cicloviárias. Isso inclui direcionar atividades de maior impacto viário para regiões com maior capacidade de absorção de fluxo, evitando sobrecarga na avenida principal e em áreas sensíveis, como setores escolares e comerciais de alta circulação. A compatibilidade entre densidade construtiva e oferta de mobilidade, por sua vez, assegura equilíbrio entre crescimento urbano e qualidade do sistema viário.

A integração institucional entre o Plano de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor Municipal fortalece a governança local, proporcionando critérios mais robustos para aprovação de projetos, definição de prioridades de investimento e monitoramento do desenvolvimento urbano. Em Jaguaré, essa sinergia permitirá consolidar um sistema de transportes eficiente, seguro e sustentável, orientando o território para um modelo de crescimento equilibrado, funcional e alinhado às demandas sociais, econômicas e ambientais do município.

) Implementação de medidas específicas de mitigação de impactos ambientais

A implementação de medidas específicas de mitigação de impactos ambientais é fundamental para equilibrar o funcionamento do sistema de transportes de Jaguaré com a preservação da qualidade ambiental do município. Considerando que a avenida principal opera como corredor de passagem para caminhões longos e veículos pesados vindos do Noroeste

capixaba em direção à BR-101, há ocorrência significativa de emissões atmosféricas, ruídos e vibrações que afetam diretamente áreas residenciais, zonas comerciais e espaços sensíveis do núcleo urbano. A adoção de medidas de mitigação deve contemplar estratégias capazes de reduzir poluentes, melhorar o conforto ambiental e minimizar danos ao pavimento e à infraestrutura urbana.

A criação de rotas preferenciais para caminhões, aliada a restrições de circulação em áreas adensadas, também reduz impactos diretos sobre a população e contribui para um sistema viário ambientalmente mais equilibrado. Tais medidas devem ser acompanhadas de monitoramento contínuo, garantindo que os efeitos positivos sejam avaliados e ajustados ao longo do tempo.

Outro eixo essencial envolve incentivos à modernização das frotas que circulam no município, especialmente aquelas ligadas às atividades agroindustriais — principal matriz econômica de Jaguaré. Ações como estímulo ao uso de veículos menos poluentes, revisão periódica obrigatória, adoção de tecnologias limpas nos polos geradores de carga e melhoria das operações de carga e descarga ajudam a diminuir emissões e reduzir a degradação ambiental associada à logística de transporte. Paralelamente, políticas voltadas ao fortalecimento da mobilidade ativa e do transporte coletivo contribuem para diminuir a dependência do transporte individual motorizado, ampliando os benefícios ambientais.

Por fim, a mitigação dos impactos ambientais deve estar integrada aos instrumentos de planejamento, como o Plano Diretor Municipal, o Plano de Saneamento e o próprio Plano de Mobilidade Urbana. Essa articulação fortalece a governança ambiental e garante que soluções adotadas no sistema de transportes sejam compatíveis com as diretrizes de desenvolvimento sustentável do território. Em Jaguaré, essa abordagem integrada permitirá conciliar o papel logístico do município com a proteção

ambiental, assegurando equilíbrio entre eficiência do transporte, qualidade urbana e preservação dos recursos naturais.

) Articulação institucional com órgãos estaduais e federais responsáveis pela gestão viária e de transportes (DER-ES, DNIT, PRF, ANTT):

A articulação institucional com órgãos estaduais e federais responsáveis pela gestão viária e de transportes (DER-ES, DNIT, PRF, ANTT) é fundamental para o adequado planejamento, implementação e fiscalização do sistema de transportes de Jaguaré. Considerando que o município está conectado diretamente à BR-101 — rodovia federal sob gestão do DNIT e fiscalizada pela Polícia Rodoviária Federal — e à ES-430 — sob responsabilidade do DER-ES — torna-se imprescindível que as políticas de mobilidade urbana estejam alinhadas aos regulamentos, projetos e intervenções desenvolvidos por esses órgãos. Essa cooperação evita sobreposições, amplia a eficiência das ações e garante maior segurança jurídica e operacional.

No caso específico de Jaguaré, essa articulação é ainda mais estratégica em razão da intensa circulação de caminhões longos e veículos de carga que utilizam a avenida principal como rota de ligação entre a região Noroeste do Espírito Santo e a BR-101. A definição de rotas preferenciais, áreas de restrição, horários de carga e descarga e sinalização específica depende, em grande medida, da compatibilização entre as diretrizes municipais e os padrões estaduais e federais. Assim, é essencial manter canais permanentes de diálogo com DER-ES e DNIT, sobretudo na elaboração de projetos que impactem a ES-430 ou proponham alterações de acesso à rodovia federal.

A atuação conjunta com a Polícia Rodoviária Federal (PRF) é igualmente relevante, especialmente para o monitoramento do fluxo de cargas, fiscalização de excesso de peso, verificação de condições de segurança

dos veículos e controle de comportamentos de risco nas proximidades da BR-101. Já a articulação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) contribui para orientar políticas relacionadas ao transporte de cargas regulado, operações interestaduais e normas aplicáveis ao transporte remunerado de mercadorias. Esse alinhamento normativo fortalece a segurança e a eficiência do sistema viário municipal.

A integração institucional deve ser incorporada ao planejamento estratégico do município, garantindo que projetos de infraestrutura, obras viárias, intervenções urbanas e medidas de gestão do trânsito sejam avaliados em conjunto com os órgãos competentes. Em Jaguaré, essa cooperação permitirá aprimorar a fluidez das conexões com a BR-101, reduzir conflitos na avenida principal, qualificar a circulação de cargas e assegurar um sistema de transportes mais eficiente, seguro e compatível com a vocação econômica e logística do território.

) Planejamento e gestão de emergências no sistema de mobilidade urbana:

O planejamento e a gestão de situações de emergência no sistema de mobilidade urbana são fundamentais para garantir a segurança pública, a continuidade dos deslocamentos e a mitigação de danos em cenários críticos que possam afetar o município de Jaguaré. Considerando que a cidade possui uma avenida principal utilizada como corredor de passagem para caminhões longos provenientes do Noroeste capixaba em direção à BR-101, situações emergenciais — como sinistros envolvendo veículos pesados, bloqueios de pista, quedas de barreira, alagamentos, falhas na infraestrutura ou derramamento de cargas perigosas — podem impactar significativamente a circulação urbana e regional. Por isso, torna-se imprescindível que o município disponha de protocolos claros e integrados para atuação rápida e coordenada.

A elaboração de um plano municipal de resposta a emergências viárias deve envolver mapeamento de áreas críticas, identificação de pontos vulneráveis do sistema viário, definição de rotas alternativas e estabelecimento de procedimentos operacionais padronizados para diferentes tipos de ocorrências. Em Jaguaré, esse planejamento deve considerar a relação entre a avenida principal, a ES-430 e os acessos locais, assegurando que, diante de um bloqueio, o tráfego — especialmente o de veículos de carga — possa ser desviado de forma segura e eficiente, minimizando impactos para moradores, serviços essenciais e atividades econômicas.

A articulação com órgãos como Corpo de Bombeiros, Polícia Militar, PRF, DER-ES, DNIT, Defesa Civil e SAMU é essencial para estruturar respostas rápidas e baseadas em competências específicas. A integração entre esses atores permite coordenar ações de atendimento, isolamento de áreas de risco, retirada de veículos, limpeza de pista, controle de cargas perigosas e comunicação com a população. Em Jaguaré, onde o fluxo de transporte de cargas é expressivo, essa cooperação institucional é determinante para reduzir o tempo de resposta e evitar agravamento das situações emergenciais.

Por fim, o planejamento de emergências deve incorporar estratégias de comunicação pública e participação da comunidade, garantindo que comerciantes, transportadores, moradores e motoristas estejam informados sobre rotas alternativas, áreas isoladas, protocolos de segurança e procedimentos a serem adotados em caso de incidentes. A capacitação periódica das equipes municipais, a realização de simulados e a manutenção de sistemas de monitoramento e alerta contribuem para aprimorar a resiliência do sistema de transportes de Jaguaré, assegurando um ambiente urbano mais preparado para enfrentar eventos críticos e promover a segurança de todos os usuários.

3.3 DIRETRIZES PARA A CONSOLIDAÇÃO DE UM PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO E SUSTENTÁVEL

O fortalecimento da governança municipal sobre o sistema de mobilidade urbana exige a adoção de um modelo de gestão pública institucionalizado, participativo e intersetorial, capaz de garantir continuidade administrativa, coerência técnica e transparência nas decisões. Essa estrutura deve assegurar não apenas a execução das metas previstas no Plano de Mobilidade Urbana de Jaguaré, mas também o acompanhamento permanente das políticas, projetos e intervenções correlatas, com vistas à consolidação de um planejamento urbano orientado pelos princípios da sustentabilidade e da integração territorial.

A constituição de um órgão gestor específico da mobilidade urbana, formalmente instituído no âmbito da Administração Pública Municipal, configura medida de caráter essencial à consolidação de uma política pública duradoura e eficiente. Tal órgão deverá ser dotado de autonomia técnica, administrativa e normativa, bem como de corpo técnico interdisciplinar capacitado para planejar, coordenar, fiscalizar e normatizar as ações vinculadas à mobilidade e ao ordenamento urbano.

A institucionalização da gestão da mobilidade não se limita à criação de uma unidade administrativa: implica o estabelecimento de um sistema de governança com atribuições legais definidas, dotado de instrumentos de planejamento, monitoramento e avaliação, conforme os princípios fixados pela Lei Federal nº 12.587/2012 — Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Essa estrutura deve garantir a integração entre os diversos modais de transporte, o uso racional do espaço urbano e a observância dos princípios da acessibilidade universal, da eficiência energética e da sustentabilidade ambiental.

O êxito das políticas públicas de mobilidade depende da articulação entre os órgãos municipais de planejamento urbano, transporte, meio ambiente, educação e saúde, de modo a assegurar coerência entre o uso e ocupação do

solo e a configuração do sistema viário e de transporte. Essa integração deve ocorrer sob a forma de planejamento intersetorial e de cooperação administrativa, prevenindo sobreposições de competências e promovendo a eficiência na gestão dos recursos públicos.

A harmonização entre as instâncias administrativas é condição para a efetividade das políticas de mobilidade e para a execução das metas do plano, permitindo a gestão compartilhada de indicadores, o intercâmbio de informações técnicas e a compatibilização entre ações urbanísticas, ambientais e sociais.

A consolidação da gestão integrada da mobilidade requer a manutenção de mecanismos permanentes de participação social e controle democrático, que garantam a transparência das decisões e a corresponsabilidade entre o poder público e a sociedade civil. Nesse sentido, recomenda-se a preservação e o fortalecimento do Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana ou, alternativamente, a instituição de uma Câmara Técnica de Mobilidade Urbana vinculada ao Conselho do Plano Diretor Municipal, assegurando a transversalidade das deliberações e o acompanhamento sistemático das políticas implementadas.

A atuação desse colegiado deve compreender o monitoramento dos indicadores de desempenho, a avaliação periódica dos projetos e intervenções, e a emissão de pareceres técnicos e recomendações normativas voltadas ao aperfeiçoamento das políticas setoriais. O Conselho do Plano Diretor, por sua vez, mantém papel central na garantia da coerência entre o planejamento urbano e as estratégias de mobilidade, funcionando como instância de controle social e de deliberação colegiada.

A consolidação de uma política de mobilidade sustentável também depende da formação continuada e da sensibilização da população quanto ao uso seguro, democrático e ambientalmente responsável dos espaços urbanos. O poder público municipal deve adotar programas educativos de trânsito, campanhas institucionais de comunicação e ações interativas com a comunidade escolar e entidades locais, de modo a estimular comportamentos que reforcem a segurança viária, a cidadania e a valorização da mobilidade ativa.

Tais ações educativas e comunicacionais devem ser permanentes, articuladas aos planos setoriais de educação e segurança pública, e compatíveis com os objetivos da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, especialmente no que tange à meta de tornar as cidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis.

A mobilidade urbana deve ser tratada como tema transversal das políticas públicas municipais, inserindo-se como eixo estratégico do planejamento territorial. O seu tratamento integrado demanda a incorporação de competências multidisciplinares e a articulação entre instrumentos normativos, financeiros e técnicos, de forma a garantir a eficácia e a continuidade das ações governamentais.

Essa abordagem deve abranger as áreas de uso e ocupação do solo, habitação, meio ambiente, saúde, educação, desenvolvimento urbano e transporte coletivo, permitindo a construção de uma agenda intersetorial orientada por critérios de sustentabilidade, eficiência administrativa e justiça social.

A adoção de uma estrutura de gestão formal, participativa e integrada constitui requisito essencial para a consolidação de um modelo de desenvolvimento urbano sustentável. Somente por meio da cooperação entre as instituições municipais, da participação ativa da sociedade civil e da integração entre planejamento e execução será possível garantir a continuidade, a transparência e a efetividade das políticas públicas de mobilidade urbana, em consonância com os princípios e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) e do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001).

3.4 DIRETRIZES PARA O FORTALECIMENTO DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL E DEMOCRÁTICA NAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA

A consolidação da política municipal de mobilidade urbana deve estar alicerçada na efetiva gestão democrática da cidade, princípio basilar da política urbana brasileira, previsto no artigo 2º do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) e reafirmado pela Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). A participação popular constitui, portanto, requisito jurídico e político indispensável para a formulação, execução, monitoramento e revisão das políticas públicas de mobilidade, configurando instrumento de legitimação das decisões administrativas e de promoção da transparência na gestão pública.

) Fundamentos e objetivos da gestão democrática

A gestão participativa da mobilidade urbana deve orientar-se pelos princípios da publicidade, representatividade, transparência, inclusão social e corresponsabilidade cidadã, de forma a assegurar que as decisões sobre o uso do espaço urbano e os investimentos públicos reflitam o interesse coletivo e o direito à cidade. O processo de revisão e atualização do Plano de Mobilidade Urbana de Jaguaré deverá observar tais fundamentos em todas as suas etapas — diagnóstico, proposição, deliberação e avaliação —, garantindo que o controle social e a pluralidade de vozes constituam parte integrante do processo decisório.

A participação social, entendida como expressão concreta da soberania popular na esfera local, deve permitir não apenas a manifestação formal da sociedade civil, mas também o acesso pleno às informações técnicas, estudos e documentos que embasam as decisões da Administração.

) Estrutura participativa e mecanismos de controle social

A efetividade da gestão democrática requer a existência de mecanismos institucionais permanentes de participação e controle social, que viabilizem o envolvimento direto da população, das entidades representativas e dos conselhos municipais de políticas públicas. Nesse sentido, o Município deverá adotar e manter fóruns de diálogo, câmaras técnicas e instâncias colegiadas com atribuições deliberativas e consultivas voltadas à mobilidade, assegurando a transversalidade entre os setores de planejamento urbano, meio ambiente, transporte, habitação e desenvolvimento econômico.

Entre os instrumentos estruturantes do processo participativo destacam-se:

-) Audiências públicas e consultas populares, a serem realizadas nas etapas de elaboração, revisão e deliberação do Plano, conforme preveem as Leis Federais nº 10.257/2001 e nº 12.587/2012, garantindo ampla divulgação e acesso ao conteúdo técnico das propostas;
-) Integração com os Conselhos Municipais de Políticas Públicas, especialmente o Conselho da Cidade, o Conselho Municipal de Meio Ambiente e demais colegiados correlatos, promovendo coerência institucional e sinergia nas deliberações;
-) Adoção de instrumentos participativos multimodais, que combinem meios presenciais e digitais — plataformas interativas, consultas online, plenárias descentralizadas, fóruns temáticos e questionários eletrônicos —, ampliando o alcance da participação e a diversidade dos agentes envolvidos;
-) Formalização e publicação das contribuições sociais, com o registro sistemático de todas as manifestações, pareceres e recomendações, de modo a assegurar a rastreabilidade das decisões e a prestação de contas à sociedade;
-) Inclusão e representatividade, com a garantia de participação equitativa de grupos vulneráveis e atores sociais diretamente afetados pelas políticas de mobilidade — moradores urbanos e rurais, pessoas com deficiência, ciclistas, transportadores, usuários do transporte público, comerciantes, instituições acadêmicas, sindicatos e organizações civis.

) Transparência, publicidade e acesso à informação

A transparência administrativa constitui pilar essencial da gestão democrática e deve permear todas as fases do processo de revisão e execução do Plano. O artigo 37 da Constituição Federal impõe à Administração Pública o dever de observar os princípios da publicidade, moralidade e eficiência, o que implica a divulgação integral dos diagnósticos, estudos técnicos, atas de reuniões, pareceres, relatórios e deliberações.

Essa publicidade deve ocorrer por meio de instrumentos acessíveis, em linguagem clara e inclusiva, utilizando plataformas digitais oficiais, canais de comunicação comunitária e eventos públicos descentralizados. Tal prática assegura à população condições efetivas de acompanhamento e fiscalização dos atos administrativos e reforça a legitimidade social das políticas de mobilidade urbana.

) Participação digital e inovação democrática

Em consonância com as tendências contemporâneas de governança digital, o poder público municipal poderá instituir mecanismos eletrônicos de consulta, deliberação e acompanhamento, como portais de participação cidadã, enquetes virtuais e formulários de sugestões públicas. Esses recursos ampliam a capilaridade da escuta social e democratizam o acesso à informação, permitindo a inclusão de cidadãos que, por barreiras geográficas ou de tempo, não poderiam participar de modo presencial.

A adoção de tecnologias de informação e comunicação voltadas à participação pública deve observar princípios de acessibilidade, segurança da informação e proteção de dados pessoais, nos termos da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei Federal nº 13.709/2018).

) Papel dos Poderes Executivo e Legislativo na consolidação da democracia urbana

No âmbito da democracia representativa, compete ao Poder Executivo Municipal garantir a disponibilização tempestiva e completa de todas as informações

técnicas e administrativas relativas ao Plano, de forma a subsidiar o Poder Legislativo no exercício de suas funções constitucionais de controle e fiscalização.

À Câmara Municipal de Vereadores cabe assegurar a análise legislativa do Plano, promover audiências públicas institucionais, acompanhar a execução das ações previstas e zelar pela observância dos preceitos legais e regulamentares aplicáveis à gestão democrática das cidades. O fortalecimento dessa relação entre Executivo e Legislativo é condição indispensável para a transparência, a eficiência e a continuidade das políticas públicas.

A institucionalização da participação social nas políticas de mobilidade urbana de Jaguaré constitui instrumento de efetivação do direito à cidade e de fortalecimento da democracia local. Ao adotar práticas participativas amplas, permanentes e tecnicamente embasadas, o Município consolida um modelo de gestão pública alinhado aos princípios constitucionais, às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e aos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, notadamente a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

Dessa forma, a participação popular não deve ser compreendida como mera formalidade procedimental, mas como pressuposto jurídico e político da legitimidade democrática, garantindo que o Plano de Mobilidade Urbana de Jaguaré permaneça como instrumento vivo, transparente e compartilhado de planejamento coletivo do território.

3.5 DIRETRIZES PARA A CONSOLIDAÇÃO DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL NOS ESPAÇOS URBANOS E NOS SISTEMAS DE MOBILIDADE

A acessibilidade constitui princípio estruturante da política urbana contemporânea e elemento essencial à efetivação do direito fundamental à

cidade, à mobilidade e à inclusão social. Sua observância transcende o âmbito físico do espaço urbano, configurando-se como expressão concreta do dever estatal de assegurar a igualdade de oportunidades, a eliminação de barreiras e a promoção da autonomia individual e coletiva no uso e fruição dos bens públicos e dos serviços urbanos.

) Fundamentos legais e conceituais da acessibilidade universal

O ordenamento jurídico brasileiro consagra a acessibilidade como direito subjetivo e obrigação do poder público e da coletividade, conforme previsto no artigo 3º da Lei nº 13.146/2015 — Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) —, e reafirmado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012). Tais dispositivos determinam que os espaços, equipamentos, serviços e infraestruturas urbanas sejam planejados e executados segundo o princípio da universalidade de acesso, compreendido como condição essencial para a efetiva participação social e o exercício pleno da cidadania.

Nesse contexto, a acessibilidade não se limita à supressão de barreiras arquitetônicas: abrange dimensões urbanísticas, comunicacionais, metodológicas e atitudinais, implicando a reorganização da estrutura urbana sob a ótica da inclusão. Assim, a criação de um ambiente urbano acessível, seguro e contínuo deve orientar todas as políticas públicas de desenvolvimento urbano e mobilidade no Município de Jaguaré, integrando o planejamento físico-territorial às diretrizes de equidade social e sustentabilidade.

) Planejamento e padronização técnica da infraestrutura acessível

A efetividade da acessibilidade urbana depende da incorporação obrigatória dos parâmetros técnicos e normativos definidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), especialmente as NBR 9050 — que dispõe sobre acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos — e NBR 16537, que trata da sinalização tátil direcional e de alerta.

Esses instrumentos normativos devem ser adotados como referência vinculante nos projetos, obras e manutenções de infraestrutura urbana, garantindo padronização, continuidade e segurança dos percursos acessíveis. As calçadas, rampas, travessias, passeios e equipamentos de uso coletivo deverão observar critérios técnicos compatíveis com o Plano Diretor Municipal, o Código de Obras e Edificações e o Plano de Mobilidade Urbana, assegurando conformidade com o ordenamento jurídico local e nacional.

A infraestrutura urbana acessível, quando planejada de forma integrada, atua como fator de coesão social e territorial, ampliando o alcance das políticas de mobilidade e contribuindo para a redução das desigualdades de deslocamento entre diferentes grupos populacionais.

) Integração entre mobilidade, urbanismo e inclusão social

O princípio da acessibilidade universal deve orientar de forma transversal o planejamento urbano e o sistema municipal de mobilidade, vinculando-se à qualidade e abrangência da infraestrutura pública. Regiões dotadas de sistemas de transporte coletivo acessíveis, vias adequadamente dimensionadas e calçadas padronizadas apresentam maior nível de inclusão social, segurança e eficiência na circulação de pessoas e bens.

Dessa forma, a infraestrutura de mobilidade deve ser planejada de modo a garantir rotas acessíveis e contínuas que conectem residências, equipamentos públicos, áreas de lazer, instituições de ensino, unidades de saúde e pontos de transporte coletivo, priorizando o deslocamento autônomo das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

) Diretrizes estratégicas para implementação da acessibilidade universal

A promoção da acessibilidade universal em Jaguaré requer a adoção de um conjunto articulado de medidas técnicas, jurídicas e operacionais, a saber:

-) Remoção de barreiras físicas e arquitetônicas:** execução de programas permanentes de adequação dos passeios públicos, praças e demais

áreas de circulação, eliminando obstáculos, desníveis e interferências, conforme os parâmetros técnicos da ABNT NBR 9050;

- J Implantação de sinalização tátil e visual: aplicação de pisos táteis direcionais e de alerta, sinalização vertical acessível e dispositivos informativos inclusivos, em conformidade com a ABNT NBR 16537, assegurando autonomia e segurança às pessoas com deficiência visual;
- J Rotas acessíveis a pontos de transporte público: requalificação dos acessos e das áreas de embarque e desembarque, com rampas, faixas de travessia niveladas, sinalização adequada e mobiliário urbano adaptado;
- J Adequação dos equipamentos públicos e privados de uso coletivo: obrigatoriedade de sanitários acessíveis, rampas, corrimãos, pisos táteis e sinalização informativa nos órgãos municipais, escolas, centros de saúde, terminais e estabelecimentos de uso comum;
- J Fiscalização e licenciamento urbano inclusivo: incorporação dos critérios de acessibilidade como condição para aprovação de projetos e emissão de licenças urbanísticas, com acompanhamento técnico pelos órgãos competentes;
- J Educação e conscientização cidadã: promoção de campanhas educativas sobre acessibilidade, inclusão e respeito à diversidade, fortalecendo a cultura de empatia e responsabilidade social no espaço urbano.

J **Governança e responsabilidade institucional**

A implementação das políticas de acessibilidade deve estar sob a coordenação de órgão gestor específico da mobilidade e do planejamento urbano, dotado de competência técnica e normativa para fiscalizar, orientar e promover a execução das ações previstas. A articulação com as secretarias de obras, educação, saúde e assistência social é indispensável para assegurar a integração intersetorial e a efetividade administrativa das medidas adotadas.

A atuação desse órgão deve incluir o monitoramento de indicadores de acessibilidade, a atualização periódica dos cadastros urbanos e a elaboração de

relatórios públicos que demonstrem o cumprimento das metas estabelecidas no Plano de Mobilidade Urbana.

) Compromisso público e dever jurídico

A promoção da acessibilidade universal constitui obrigação legal, administrativa e ética do Poder Público Municipal, e sua inobservância configura violação de direitos fundamentais. O Município de Jaguaré, ao adotar diretrizes voltadas à inclusão plena das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, reafirma seu compromisso com os valores constitucionais da dignidade da pessoa humana, da igualdade material e da justiça social, consolidando um modelo de cidade mais justa, democrática e sustentável.

3.6 DIRETRIZES PARA A GOVERNANÇA E A GESTÃO PÚBLICA DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

A governança da política de mobilidade urbana deve ser compreendida como um sistema institucional integrado de planejamento, coordenação e controle, destinado a assegurar a execução eficiente, transparente e sustentável das ações públicas voltadas à mobilidade, em conformidade com os princípios da Lei Federal nº 12.587/2012 — que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) — e com as orientações metodológicas do Caderno de Referência para Elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, publicado pelo Ministério das Cidades.

) Fundamentos e objetivos da gestão pública da mobilidade

A estrutura de gestão da mobilidade urbana deve garantir continuidade administrativa, responsabilidade institucional e efetividade operacional das políticas implementadas, articulando planejamento técnico, execução orçamentária e controle social. O modelo de governança municipal deve pautar-se pelos princípios da legalidade, eficiência, publicidade, economicidade e

sustentabilidade, previstos no artigo 37 da Constituição Federal, orientando a ação pública segundo critérios de racionalidade, transparência e participação.

A implementação do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Jaguaré requer, portanto, a consolidação de um arranjo administrativo que assegure coerência entre o planejamento estratégico e a execução prática das intervenções, com metas mensuráveis, prazos definidos e instrumentos de monitoramento contínuo.

) Planejamento estratégico e definição de metas

A gestão pública da mobilidade deve basear-se em metas e objetivos programáticos, definidos em horizontes de curto, médio e longo prazos, compatíveis com a capacidade financeira e institucional do Município. Tais metas devem orientar a aplicação dos recursos públicos e o acompanhamento da execução do plano, garantindo previsibilidade, eficiência e responsabilidade fiscal na implementação das ações.

O planejamento deve contemplar indicadores de desempenho e resultados, de modo a permitir a avaliação periódica dos impactos sociais, ambientais e econômicos das medidas adotadas, bem como a correção de rumos em caso de desvios ou ineficiências.

) Estrutura institucional e fortalecimento da capacidade administrativa

A consolidação da política municipal de mobilidade demanda o fortalecimento da estrutura institucional responsável por sua gestão, mediante a modernização dos instrumentos administrativos e a ampliação da capacidade técnica dos servidores municipais.

Esse fortalecimento inclui:

-) Capacitação continuada das equipes técnicas e gestoras, voltada à atualização de conhecimentos em planejamento urbano, transporte, acessibilidade, geotecnologia e sustentabilidade;**

-)] Revisão dos fluxos e procedimentos internos, com definição clara de competências e atribuições entre os órgãos municipais que atuam direta ou indiretamente na mobilidade;
-)] Instituição de protocolos de governança intersetorial, assegurando a coordenação técnica entre as áreas de trânsito, planejamento urbano, meio ambiente, obras públicas e finanças;
-)] Criação ou reestruturação do órgão gestor da mobilidade, com autonomia técnica e administrativa para formular, executar e monitorar as políticas setoriais.

)] **Financiamento e instrumentos de implementação**

A viabilidade financeira das ações do Plano depende da identificação e mobilização das fontes de financiamento adequadas, abrangendo recursos orçamentários próprios, transferências intergovernamentais, convênios, financiamentos públicos e parcerias público-privadas (PPPs).

Além disso, o Município deverá adotar instrumentos normativos e administrativos que viabilizem a execução das políticas, incluindo:

-)] Regulamentos internos e decretos de gestão da mobilidade;
-)] Contratos de concessão e termos de cooperação técnica;
-)] Programas de fomento à inovação tecnológica e à sustentabilidade;
-)] Incentivos fiscais e urbanísticos vinculados à eficiência energética e à acessibilidade universal.

Esses instrumentos devem estar integrados ao sistema de planejamento municipal, ao PPA (Plano Plurianual) e à LDO (Lei de Diretrizes Orçamentárias), garantindo a vinculação legal das ações e a segurança jurídica dos investimentos.

)] **Monitoramento, avaliação e transparência**

A boa governança exige a criação de mecanismos permanentes de acompanhamento e avaliação das políticas públicas, baseados em indicadores

quantitativos e qualitativos que permitam mensurar a eficácia, eficiência e efetividade das ações implementadas.

Nesse sentido, recomenda-se a implantação de um Sistema Municipal de Monitoramento e Controle da Mobilidade Urbana, dotado de ferramentas informatizadas que permitam:

-)] O acompanhamento em tempo real dos indicadores de desempenho;
-)] A atualização sistemática dos dados sobre transporte, infraestrutura e acessibilidade;
-)] A elaboração de relatórios técnicos periódicos sobre a execução do Plano;
-)] A divulgação pública dos resultados, em conformidade com a Lei de Acesso à Informação (Lei Federal nº 12.527/2011), assegurando transparência administrativa e controle social.

)] Indicadores e universalização do transporte coletivo

O monitoramento da política de mobilidade deve incluir a adoção de indicadores de desempenho específicos para o transporte público coletivo, com foco na universalização do acesso, na melhoria da qualidade dos serviços e na equidade territorial da oferta.

Tais indicadores devem avaliar, entre outros aspectos, a cobertura espacial das linhas, o tempo médio de viagem, a acessibilidade dos pontos de parada, o custo relativo da tarifa e o grau de satisfação dos usuários. A análise contínua desses parâmetros permitirá ajustar a operação e aprimorar o sistema de transporte, em conformidade com os objetivos do Plano.

)] Eficiência, continuidade e responsabilização pública

A governança da mobilidade urbana deve garantir a continuidade administrativa entre gestões, assegurando que as políticas e investimentos não sejam interrompidos em função de mudanças político-partidárias. Para tanto, é necessário consolidar instrumentos legais e normativos permanentes, como decretos, resoluções e portarias que formalizem os procedimentos de gestão e as obrigações institucionais.

A responsabilização dos agentes públicos envolvidos deve observar os princípios da probidade administrativa, da transparência e da boa governança, fortalecendo a confiança social e a legitimidade das decisões governamentais.

A adoção de um modelo de governança pública moderno e articulado é condição indispensável à consolidação de uma política municipal de mobilidade sustentável, participativa e eficiente. A estruturação de mecanismos de planejamento, financiamento, monitoramento e controle assegura não apenas a execução das ações previstas no Plano, mas também a efetividade social e a legitimidade democrática das decisões públicas.

Dessa forma, as diretrizes aqui estabelecidas configuram-se como instrumentos de gestão e regulação voltados à concretização dos direitos fundamentais à mobilidade, à acessibilidade e à cidade, reafirmando o compromisso do Município de Jaguaré com os preceitos constitucionais da função social da cidade, da sustentabilidade e da justiça urbana.

4. PLANO DE AÇÃO: ESTRUTURAÇÃO DE OBJETIVOS, METAS E INDICADORES DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA.

O planejamento da mobilidade urbana, enquanto instrumento técnico e jurídico de gestão pública, deve estruturar-se sob uma lógica temporal escalonada, capaz de compatibilizar ações imediatas com metas estratégicas de médio e longo alcance. Essa organização temporal garante coerência entre as decisões políticas, a execução administrativa e a sustentabilidade dos investimentos, atendendo aos princípios da eficiência, continuidade e racionalidade previstos no artigo 37 da Constituição Federal e na Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

A definição de objetivos, metas e indicadores constitui elemento central do Plano de Mobilidade Urbana, assegurando sua efetividade operacional e a mensuração contínua dos resultados. Tais componentes devem estar articulados entre si, vinculados a prazos definidos e associados a fontes de financiamento e instrumentos normativos que garantam a execução das ações propostas.

) Estrutura temporal e integração das ações

A política pública de mobilidade urbana deve adotar um modelo de planejamento progressivo e integrado, baseado em três horizontes de implementação — curto, médio e longo prazo —, que se complementam mutuamente e formam uma trajetória coerente de transformação urbana.

Essa abordagem integrada permite a conciliação entre ações táticas de resposta imediata, projetos estruturantes de médio alcance e intervenções estratégicas de reconfiguração territorial, assegurando a continuidade das políticas públicas e a estabilidade institucional necessária à execução dos programas municipais.

O cronograma de execução do Plano de Mobilidade Urbana de Jaguaré deve, portanto, contemplar a correlação entre os prazos e as dimensões técnica,

financeira e institucional das ações previstas, vinculando cada etapa aos respectivos indicadores de desempenho e instrumentos de monitoramento.

) Curto prazo — medidas táticas e ações imediatas

As ações de curto prazo correspondem àquelas voltadas à resolução imediata de disfunções identificadas no diagnóstico técnico e à estabilização operacional do sistema urbano de mobilidade.

Essas medidas, de caráter corretivo e emergencial, devem ser implantadas em períodos de até dois anos, abrangendo intervenções simples, de baixo custo e alto impacto perceptível para a população.

Entre os exemplos de medidas típicas de curto prazo incluem-se:

-) ajustes e reforços na sinalização viária e semafórica;
-) criação de faixas exclusivas temporárias e ciclovias táticas;
-) intervenções pontuais em calçadas, rampas e travessias acessíveis;
-) campanhas educativas e ações de conscientização sobre segurança viária e mobilidade ativa;
-) restrições temporárias de circulação em áreas críticas.

Essas ações, além de demonstrar capacidade de resposta da gestão pública, permitem testar soluções operacionais e orientar intervenções estruturais futuras com base em evidências empíricas e participação social.

) Médio prazo — projetos estruturantes e integração operacional

As intervenções de médio prazo correspondem à fase de consolidação das melhorias sistêmicas, com horizonte temporal entre dois e cinco anos. Nesse período, as ações demandam projetos executivos, licenciamento e articulação intersetorial, bem como fontes de financiamento previamente asseguradas.

Entre as medidas prioritárias desse horizonte destacam-se:

-) requalificação e ampliação da malha viária urbana, com foco em hierarquização funcional e segurança;

-)] implantação de redes integradas de transporte coletivo, de menor e médio porte;
-)] expansão e padronização da infraestrutura cicloviária e de caminhabilidade;
-)] adaptação do sistema tarifário e regulatório para ampliar a eficiência e a equidade no transporte público;
-)] implementação de programas de gestão da demanda de mobilidade (GDM), em conformidade com as recomendações do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID, 2020).

O médio prazo constitui, portanto, o momento de consolidação institucional do Plano, em que o Município deve transformar diretrizes estratégicas em políticas permanentes, vinculadas ao orçamento e aos planos plurianuais de investimento.

)] **Longo prazo — planejamento estratégico e transformação estrutural**

As metas de longo prazo correspondem à dimensão prospectiva e estruturante da política de mobilidade urbana, geralmente com horizonte superior a cinco anos. Essa fase compreende projetos de grande porte e ações regulatórias de caráter permanente, voltadas à transformação profunda do modelo de desenvolvimento urbano e da matriz de deslocamentos municipais.

Entre as intervenções típicas do longo prazo incluem-se:

-)] implantação de corredores estruturais de transporte coletivo e sistemas de alta capacidade;
-)] reorganização da hierarquia viária e integração da mobilidade com o uso e ocupação do solo;
-)] operações urbanas consorciadas e projetos de reestruturação territorial voltados à densificação sustentável;
-)] modernização regulatória e revisão de instrumentos urbanísticos que induzam a mobilidade ativa e a sustentabilidade ambiental;
-)] institucionalização de mecanismos de governança e financiamento contínuo, assegurando a perenidade das políticas públicas.

Essa etapa exige planejamento estratégico articulado, com marcos legais e administrativos capazes de garantir a continuidade das ações entre diferentes gestões e ciclos orçamentários, prevenindo descontinuidade política e fragilidade institucional.

) **Monitoramento, indicadores e avaliação de resultados**

A operacionalização das metas e objetivos do Plano de Mobilidade Urbana deve ser acompanhada por um sistema permanente de monitoramento e avaliação, baseado em indicadores de desempenho quantitativos e qualitativos.

Esses indicadores devem mensurar:

-) eficiência operacional (custos, prazos, cobertura e desempenho);
-) efetividade social (acessibilidade, inclusão e satisfação dos usuários);
-) impactos ambientais e econômicos (emissões, consumo energético, redução de congestionamentos);
-) e sustentabilidade institucional (continuidade administrativa e transparência na execução).

A avaliação periódica permitirá corrigir rumos, atualizar metas e ajustar investimentos, garantindo a coerência entre a execução prática e os objetivos estratégicos da política pública.

Tabela 1 - Síntese dos Horizontes de Planejamento

Horizonte Temporal	Características Principais	Prazo Estimado	Finalidade Central
Curto prazo	Ações táticas e corretivas de rápida implantação	Até 2 anos	Resposta imediata e resultados visíveis
Médio prazo	Projetos estruturantes e integração modal	2 a 5 anos	Consolidação de melhorias e eficiência operacional
Longo prazo	Intervenções estratégicas e transformação estrutural	Superior a 5 anos	Sustentabilidade, resiliência e reconfiguração urbana

Fonte: Lynch, 1981.

)} **Considerações finais**

A articulação entre os horizontes temporais e os instrumentos de monitoramento constitui elemento indispensável à governança pública da mobilidade urbana. A estruturação de metas, objetivos e indicadores, aliada à clareza dos prazos e fontes de financiamento, assegura previsibilidade, transparência e efetividade social às ações governamentais, consolidando o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento normativo, técnico e participativo de desenvolvimento sustentável no Município de Jaguaré.

4.1 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Segue o preenchimento dos campos relativos ao Sistema de Transporte Público Coletivo no município de Jaguaré, elaborado com base nas informações verificáveis do território, nos fundamentos definidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, e nas orientações técnicas compatíveis com o porte municipal e com as condições específicas da realidade local.

4.1.1 Diagnóstico

O diagnóstico evidencia que Jaguaré não possui sistema de transporte público urbano estruturado, inexistindo concessões, permissões ou qualquer modalidade formal de operação de transporte coletivo municipal. Essa ausência é explicitada no documento, que destaca que *“o município de Jaguaré não dispõe de transporte público urbano estruturado”*. Também se aponta que o transporte coletivo possui atuação praticamente nula, registrando participação inferior a 1% nos levantamentos de tráfego, o que confirma a inexistência de serviço formal e sua baixa relevância no sistema de mobilidade atual.

A falta de transporte coletivo municipal gera efeitos estruturais importantes. O diagnóstico ressalta que essa lacuna compromete o direito de ir e vir, acentua

desigualdades, dificulta a integração territorial e prejudica principalmente as populações mais vulneráveis, como idosos, estudantes, trabalhadores de baixa renda e moradores das zonas rurais ou periféricas. Em um município caracterizado por uma sede compacta e diversas comunidades rurais dispersas, a ausência de transporte público limita severamente a conexão entre esses territórios, aumentando a dependência de automóveis e motocicletas, o que sobrecarrega as vias e amplia a pressão sobre o estacionamento no centro urbano.

Na prática, a inexistência de serviço regular faz com que muitos moradores dependam de soluções informais, como caronas, vans, transportes escolares adaptados ou veículos privados usados de forma não regulamentada. O diagnóstico registra que tais alternativas operam sem garantia de segurança, sem horários regulares e sem tarifas claras, gerando exclusão social e dificultando o acesso a saúde, educação, emprego e serviços essenciais. Do ponto de vista econômico e ambiental, a ausência de transporte coletivo formal estimula o uso excessivo de veículos individuais, eleva emissões de poluentes e reforça um modelo insustentável de mobilidade a médio e longo prazo.

Por fim, o diagnóstico reconhece que as características geográficas e populacionais de Jaguaré tornam inviável, no momento, a adoção de um modelo tradicional de transporte coletivo com ônibus convencionais de itinerário rígido. No entanto, o documento recomenda modelos alternativos, como transporte público sob demanda, micro-ônibus, vans e linhas circulares de curta distância, capazes de atender à realidade local de forma mais eficiente e escalonável. Também indica a necessidade de um plano específico de estruturação do transporte público municipal, com diretrizes para operação, fontes de financiamento, subsídios, permissões e a integração com modos ativos e pontos de embarque acessíveis.

O transporte escolar em Jaguaré constitui um serviço essencial para assegurar o direito constitucional à educação, principalmente em um território caracterizado por relevo acidentado, longas distâncias e comunidades rurais amplamente

dispersas. Conforme registrado no diagnóstico, o transporte escolar garante que crianças e adolescentes residentes em áreas rurais e periféricas tenham acesso contínuo às unidades de ensino, em conformidade com o art. 208, inciso VII, da Constituição Federal, que estabelece a obrigatoriedade da oferta de transporte gratuito para estudantes da educação básica pública residentes na zona rural. Em Jaguaré, essa demanda abrange diversas localidades do interior, exigindo organização logística permanente por parte da Secretaria Municipal de Educação, que opera com frota própria e veículos contratados, apoiando-se em dados do Censo Escolar do INEP e em recursos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), regulamentado pela Lei nº 10.880/2004.

A importância do transporte escolar no município vai muito além da garantia do deslocamento diário. O diagnóstico demonstra que esse serviço contribui diretamente para a redução da evasão escolar, para o aumento da frequência e para a melhora do desempenho acadêmico, funcionando como instrumento de promoção da equidade, já que assegura igualdade de oportunidades educacionais para estudantes independentemente de sua localização geográfica. Em um município marcado pela forte presença de áreas rurais e pequenas comunidades espalhadas pelo território, a oferta de transporte escolar eficiente torna-se determinante para a inclusão social e territorial, fortalecendo a integração entre centro urbano e zona rural.

O planejamento e operação do sistema devem seguir as diretrizes previstas na Resolução nº 14/2012 do FNDE, que estabelece parâmetros de regularidade, segurança e qualidade para o serviço. O diagnóstico também ressalta que o transporte escolar precisa manter articulação com o Plano Municipal de Educação e integrar-se ao Plano de Mobilidade Urbana, de forma a harmonizar políticas setoriais e aprimorar o deslocamento dos estudantes no território municipal. Apesar da relevância do serviço, ainda persistem desafios operacionais significativos, como a necessidade de manutenção constante das vias vicinais, o uso de veículos adequados ao relevo e a capacitação de motoristas para operar em condições adversas nas estradas do interior, conforme destacado no diagnóstico.

Por fim, o transporte escolar em Jaguaré revela forte sintonia com os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), ao promover inclusão, sustentabilidade e integração territorial. Ao conectar estudantes de áreas remotas às escolas da sede, o município não apenas cumpre sua função social, mas também fortalece a coesão do território e fomenta o desenvolvimento educacional e social local, consolidando o transporte escolar como um dos eixos fundamentais da mobilidade e da política pública municipal.

4.1.2 Objetivos

-)] Estruturar, organizar e implantar um Sistema Municipal de Transporte Público Coletivo, capaz de oferecer deslocamentos urbanos seguros, acessíveis, eficientes e com padrão adequado de qualidade, superando a atual inexistência desse serviço em Jaguaré e atendendo à crescente demanda da população urbana e rural.
-)] Integrar o transporte coletivo aos modos ativos de deslocamento, como caminhada e uso de bicicletas, garantindo conectividade entre rotas, ciclovias planejadas, calçadas acessíveis e pontos de parada, de modo a favorecer a intermodalidade e proporcionar mobilidade contínua e segura em todo o território municipal.
-)] Reduzir a dependência do transporte individual motorizado, estimulando alternativas sustentáveis, econômicas e menos impactantes ao ambiente urbano, contribuindo para a diminuição da circulação excessiva de motos e carros registrada no diagnóstico e para a mitigação de conflitos viários.
-)] Planejar o sistema de transporte com base em critérios técnicos e dados confiáveis, considerando fluxos de origem e destino, densidade populacional, perfil socioeconômico, localização dos polos geradores de viagens e necessidades específicas das comunidades rurais, garantindo a implantação de linhas e itinerários eficientes e coerentes com os padrões de deslocamento identificados.
-)] Promover inclusão social e equidade no acesso à mobilidade, assegurando que bairros periféricos, áreas rurais, distritos, comunidades

tradicionais e grupos vulneráveis tenham condições reais de deslocamento, ampliando a cobertura territorial do serviço e melhorando o acesso à educação, saúde, emprego e equipamentos públicos.

- J) Criar mecanismos permanentes de monitoramento, avaliação e aperfeiçoamento do sistema, utilizando indicadores de desempenho, tecnologias de gestão, fiscalização operacional e participação social, garantindo transparência, eficiência e melhoria contínua da prestação dos serviços ao longo do tempo.
- J) Implantar pontos de parada padronizados e acessíveis, com abrigo, iluminação, sinalização, mobiliário adequado e segurança, suprimindo uma das maiores lacunas estruturais identificadas no diagnóstico e assegurando conforto e proteção ao usuário em todo o percurso.
- J) Integrar o sistema de transporte coletivo ao planejamento urbano e viário, assegurando que sua implantação seja compatível com a hierarquia viária, a circulação de cargas, a caminhabilidade, a ciclomobilidade e o uso e ocupação do solo, garantindo coerência entre mobilidade e desenvolvimento urbano.

4.1.3 Metas

Tabela 2 - Metas - Serviços de Transporte Público Coletivo

Ano	Metas	Descrição
2030	Elaborar o Plano Operacional do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, contemplando análises de viabilidade técnica, operacional, econômica e institucional.	Planejar o sistema de transporte coletivo de forma sustentável, definindo linhas prioritárias, demanda estimada, custos e possíveis mecanismos de financiamento e subsídio.
2031	Implantar uma linha piloto de transporte coletivo local, com frequência máxima de 1h (uma hora), sendo de 30min (trinta minutos) nos horários de pico.	Estruturar o planejamento do sistema de transporte coletivo de maneira sustentável, estabelecendo itinerários prioritários, projeções de demanda, estimativas de custos e

		potenciais instrumentos de financiamento e aporte subsidiário.
2032	Implantar, no mínimo, 10 abrigos de parada padronizados, dotados de cobertura, assentos, sinalização adequada, iluminação e condições de acessibilidade universal.	Melhorar o conforto e a segurança dos usuários do transporte coletivo, escolar e intermunicipal, priorizando áreas de maior demanda.
2034	Assegurar que o sistema de transporte coletivo atenda a, no mínimo, 50% da população urbana, com prioridade para os bairros de maior adensamento populacional e maior vulnerabilidade social.	Fomentar a equidade no acesso ao transporte coletivo, diminuindo assimetrias territoriais e sociais no deslocamento da população.
A partir do início da operação (contínua e anual)	Realizar pesquisa de satisfação anual com os usuários do transporte coletivo.	Acompanhar os indicadores de desempenho relacionados à qualidade, ao conforto, à segurança e à acessibilidade, possibilitando ajustes permanentes e uma gestão participativa do sistema.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.1.4 Ações Estratégicas

-) Estabelecer a obrigatoriedade de elaboração do Plano Operacional do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, contendo estudos de viabilidade técnica, operacional, econômica e institucional, observando integralmente as diretrizes definidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e as necessidades identificadas no diagnóstico local.
-) Definir o modelo de gestão e operação do serviço, avaliando-se alternativas como concessão, permissão ou execução direta pelo Município, fixando padrões mínimos de qualidade, desempenho,

regularidade, acessibilidade e cobertura territorial, assegurando universalização e continuidade do atendimento à população.

-)] Realizar estudos técnicos de demanda, abrangendo pesquisas de origem e destino, fluxos pendulares, densidade populacional, características socioespaciais de cada bairro, localização dos polos geradores de viagens e análise das necessidades das comunidades rurais, compondo base obrigatória para implementação gradual do sistema.
-)] Instituir projeto-piloto de linha circular ou sistema flexível sob demanda, permitindo testar diferentes arranjos de operação, aferir níveis de aderência da população, medir tempos de viagem, custos operacionais e desempenho técnico antes da implantação definitiva do serviço municipal.
-)] Definir itinerários prioritários com base em critérios objetivos, privilegiando áreas com maior adensamento, maior número de viagens pendulares, presença de serviços essenciais e elevada vulnerabilidade socioeconômica, abrangendo bairros periféricos e comunidades rurais que apresentam limitações severas de deslocamento.
-)] Estabelecer corredores preferenciais para a circulação do transporte coletivo, disciplinando estacionamento, embarque e desembarque, organização do tráfego e priorização operacional, em conformidade com o art. 24 da Lei nº 12.587/2012, assegurando maior eficiência em vias estruturantes.
-)] Criar parâmetros técnicos e jurídicos para expansão futura da rede, garantindo compatibilidade com o Plano Diretor Municipal, com a Política de Uso e Ocupação do Solo e com o planejamento territorial de longo prazo, evitando sobreposição de trajetos e favorecendo racionalização da rede.
-)] Identificar e regulamentar fontes de financiamento, instrumentos de subsídio, recursos vinculados e mecanismos complementares de custeio, assegurando sustentabilidade econômico-financeira do sistema, considerando a baixa densidade urbana e a necessidade de tarifa social para garantir acesso da população.
-)] Implantar, no mínimo, 10 abrigos de parada padronizados, com cobertura, assentos, iluminação adequada, piso tátil, acessibilidade universal e

sinalização conforme diretrizes da ABNT, assegurando conforto, segurança e previsibilidade para os usuários.

-) Garantir que o sistema de transporte coletivo atenda, no mínimo, 50% da população urbana no curto e médio prazo, priorizando regiões com maior vulnerabilidade social, menor oferta de serviços e maior dependência de deslocamentos para educação, saúde e trabalho.
-) Instituir mecanismos permanentes de participação social, consultas públicas e audiências para revisão periódica de linhas, horários e itinerários, assegurando transparência, controle social e alinhamento contínuo entre o serviço e as necessidades da população.

4.1.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Assistência Social;
- Secretaria Municipal de Saúde;
- Secretaria Municipal de Educação;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

4.2 CIRCULAÇÃO VIÁRIA

4.2.1 Diagnóstico

A circulação viária de Jaguaré é marcada pela forte predominância do transporte individual motorizado, que se consolidou como principal meio de deslocamento

da população urbana e rural. Automóveis e motocicletas estruturam a dinâmica cotidiana da mobilidade, refletindo tanto a ausência de transporte coletivo quanto a dispersão territorial das atividades econômicas e das comunidades do interior. Esse padrão produtivo e social pressiona a malha viária municipal, especialmente nos horários de maior concentração de viagens, gerando conflitos de tráfego, redução da fluidez e aumento da demanda por áreas de estacionamento no núcleo central.

Outro elemento central do diagnóstico é a coexistência entre o tráfego local e o fluxo contínuo de veículos de carga, uma vez que Jaguaré desempenha função de corredor de passagem entre o Noroeste do Espírito Santo e a BR-101. A avenida principal, eixo estruturante da cidade, concentra grande parte desses deslocamentos, o que intensifica conflitos viários, amplia o desgaste do pavimento e compromete a segurança de usuários vulneráveis, como pedestres e ciclistas. A falta de vias alternativas, aliada à expansão urbana desordenada, acentua a dependência desse único corredor, tornando-o sensível a congestionamentos, acidentes e interrupções operacionais.

Nos bairros periféricos e nas áreas rurais, a circulação viária é afetada pela precariedade de infraestrutura, com presença de vias não pavimentadas, ausência de drenagem adequada e descontinuidade de conexões entre comunidades. Esses fatores dificultam o acesso a serviços essenciais, como educação e saúde, e elevam os custos logísticos das atividades agroindustriais, base econômica do município. A falta de padronização geométrica das vias, associada à implantação de loteamentos sem requisitos técnicos mínimos, resulta em ruas estreitas, desalinhamentos e ausência de calçadas, dificultando a circulação segura de veículos, ciclistas e pedestres.

No centro urbano, onde se concentram comércio, serviços e equipamentos públicos, o padrão de ocupação do viário é intensivo e caracteriza-se por alto nível de estacionamento nas vias, o que reduz a capacidade operacional das ruas e limita o espaço destinado à circulação geral. A saturação dos espaços públicos por veículos estacionados prejudica o fluxo, aumenta os conflitos nos

cruzamentos e diminui a segurança dos deslocamentos ativos. Diante desse conjunto de fatores, o diagnóstico aponta a necessidade de reestruturação da hierarquia viária, implantação de melhorias geométricas, ampliação de rotas alternativas, ordenamento do estacionamento e qualificação das infraestruturas para circulação segura de pedestres, ciclistas e veículos de transporte escolar e de cargas.

A malha viária de Jaguaré apresenta configuração heterogênea, resultado da combinação entre trechos consolidados na sede urbana e expansões recentes marcadas por loteamentos com padrões geométricos irregulares. No núcleo central, a malha é composta predominantemente por vias estreitas, de traçado antigo e com baixa capacidade de acomodar o fluxo atual de veículos, pedestres e cargas. Em diversos setores urbanos, observa-se a ausência de hierarquização clara entre vias arteriais, coletoras e locais, o que gera sobrecarga em determinados eixos e compromete a eficiência da circulação. Nas áreas de expansão e nos bairros periféricos, são comuns vias sem pavimentação, calçadas inexistentes ou descontínuas, falta de drenagem e conexões viárias insuficientes, o que reduz a permeabilidade da rede e dificulta a integração entre bairros. Já na zona rural, predominam estradas vicinais extensas e com manutenção limitada, essenciais para o escoamento da produção agrícola e para o acesso das comunidades aos serviços públicos, mas altamente vulneráveis às condições climáticas. Esse conjunto de características evidencia a necessidade de planejamento integrado, padronização geométrica, adequação da infraestrutura e estabelecimento de uma rede viária funcional alinhada ao crescimento urbano e às demandas da mobilidade.

4.2.2 Objetivos

-) Estruturar, organizar e hierarquizar a rede viária urbana e rural de Jaguaré, incluindo os acessos aos distritos, garantindo eficiência operacional, fluidez de tráfego e segurança para todos os usuários — veículos, pedestres, ciclistas, motociclistas e transporte de cargas — corrigindo a desordem circulatória e os conflitos identificados no

diagnóstico, especialmente no centro urbano e em vias de função estrutural.

-) Definir e implantar padrões técnicos de sinalização, pavimentação e geometria viária compatíveis com a função e classificação de cada via, considerando as condições topográficas locais, as limitações das ruas estreitas do centro, as necessidades de acessibilidade universal e a demanda crescente por vias adequadas à circulação de veículos pesados que utilizam Jaguaré como corredor logístico.
-) Priorizar a segurança viária e a redução de conflitos entre os diferentes modos de transporte, adotando medidas de moderação de tráfego, travessias seguras, faixas elevadas, dispositivos de proteção ao pedestre, sinalização padronizada e iluminação eficiente, com foco na proteção dos usuários mais vulneráveis — pedestres, ciclistas, crianças, idosos e pessoas com deficiência — conforme evidenciado nas áreas críticas apontadas no diagnóstico.
-) Compatibilizar o crescimento urbano, a expansão imobiliária, o desenvolvimento turístico e o adensamento de novas áreas residenciais com o dimensionamento adequado da infraestrutura viária, evitando sobrecarga das vias existentes e garantindo que novos empreendimentos respeitem diretrizes de mobilidade, acessibilidade, drenagem e segurança.
-) Estabelecer mecanismos permanentes de articulação institucional entre o Município, o Governo do Estado, o Governo Federal e os órgãos gestores das rodovias estaduais e federais (DER-ES, DNIT, PRF), criando um comitê técnico para alinhar estratégias, fortalecer a governança viária e implementar ações integradas de mobilidade, especialmente nos corredores que conectam Jaguaré à ES-430, ES-230 e BR-101.
-) Adequar e requalificar a infraestrutura viária existente, priorizando vias com maiores índices de conflito, maior demanda de circulação e importância estratégica, como a Avenida Nove de Agosto, rotas escolares, acessos a equipamentos públicos, vias rurais de alto fluxo e corredores logísticos utilizados pelo transporte de cargas.

-) Garantir integração entre circulação viária, mobilidade ativa e transporte coletivo, promovendo uma rede de deslocamentos coerente, segura e acessível, com calçadas contínuas, ciclovias conectadas, pontos de parada adequados e sinalização integrada, superando a fragmentação atual registrada no diagnóstico.

4.2.3 Metas

Tabela 3 - Metas - Circulação Viária

Ano	Metas	Descrição
2028	Realizar estudo para analisar a Municipalização do Trânsito no território municipal.	Assegurar ao município autonomia para gerir o trânsito local, abrangendo fiscalização, manutenção viária e elaboração de projetos urbanos e de circulação.
2028	Revisar a hierarquização da malha viária municipal, considerando a função urbana das vias e as diretrizes do Plano Diretor Municipal.	Atualizar a classificação funcional da malha viária, garantindo alinhamento entre o sistema de mobilidade, o uso do solo e o ordenamento territorial.
2030	Implantar sinalização viária horizontal e vertical padronizada em ao menos 80% das vias urbanas, com prioridade para áreas escolares, locais de grande fluxo e trechos críticos.	Assegurar segurança, legibilidade e organização do tráfego urbano, reduzindo conflitos entre veículos, pedestres e ciclistas, de acordo com as normas técnicas de sinalização.
2030	Identificar e adequar integralmente as travessias de pedestres nos entornos de escolas e unidades de saúde, conforme a ABNT NBR 9050 e demais normas correlatas.	Garantir acessibilidade universal, segurança e equidade no deslocamento de pedestres em áreas sensíveis, priorizando crianças, idosos e pessoas com deficiência.
2030	Incluir na análise de Planejamento Urbano e Viário a possibilidade de instalar um semáforo na Rua Coronel Bonfim.	A instalação permitirá a circulação alternada em sentido único, controlada por semáforo, restringindo o acesso de veículos longos à Avenida Getúlio Vargas.

2030	Elaborar, em articulação com órgãos estaduais como o Detran, o planejamento dos fluxos de trânsito na sede do município.	O planejamento do trânsito tem por objetivo garantir mobilidade urbana, organizar a circulação viária e contribuir para o desenvolvimento urbano.
2035	Analisar, em conjunto com o DER e o Detran, a interligação da Rodovia Estadual 261 com a ES-368 e com a Estrada Municipal de acesso ao Bairro Vila Nova.	Esse acesso contribuirá para distribuir os fluxos provenientes dos municípios vizinhos e dos distritos locais, sem gerar conexão direta com o centro urbano.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.2.4 Ações Estratégicas

-) Realizar levantamento técnico completo da malha viária, abrangendo características geométricas, largura de pistas e calçadas, condições do pavimento, perfil das vias, classificação funcional, pontos críticos de conflito, intensidade de tráfego e comportamento dos fluxos nos períodos de pico, gerando base de dados essencial para o planejamento integrado da circulação.
-) Estabelecer diretrizes de requalificação das vias estreitas, mal pavimentadas, descontínuas ou carentes de infraestrutura, priorizando intervenções em ruas com alto volume de tráfego, elevado número de acidentes ou forte presença de pedestres, garantindo condições adequadas de circulação, acessibilidade e segurança.
-) Implantar programa contínuo e padronizado de sinalização viária, incluindo placas regulamentares e indicativas, pintura de solo, faixas de pedestres, dispositivos refletivos, tachões, marcas de canalização e redutores de velocidade, assegurando legibilidade, orientação e organização dos fluxos em toda a cidade.
-) Definir pontos de intervenção prioritária com dispositivos de acalmamento de tráfego, como travessias elevadas, lombadas, estreitamentos de pista, chicanes e rotatórias compactas, sobretudo em áreas escolares, centros

de bairro, locais com grande presença de pedestres e zonas comerciais identificadas como críticas no diagnóstico.

-)] Integrar o sistema viário urbano às ações de urbanização, regularização fundiária e habitação de interesse social, evitando a formação de áreas desconectadas, com acessos precários, sem calçadas ou sem continuidade viária, garantindo articulação entre bairros, distritos e zonas de expansão urbana.
-)] Implantar binários viários e rotatórias em áreas estratégicas, racionalizando o tráfego em trechos saturados e otimizando a fluidez, com base em estudos técnicos de volume de tráfego, geometrias adequadas e análise dos conflitos modais identificados no diagnóstico.
-)] Requalificar cruzamentos críticos com ampliação de raios de giro, melhor demarcação das áreas de conflito, implantação de faixas exclusivas para conversões e reorganização dos pontos de parada, promovendo maior segurança e fluidez nos deslocamentos.
-)] Desenvolver plano de hierarquização das vias, classificando-as como arteriais, coletoras e locais, ajustando o padrão de circulação às funções urbanas e à estrutura territorial, com o objetivo de ordenar o fluxo de veículos pesados, reduzir conflitos e distribuir melhor os deslocamentos dentro do perímetro urbano.
-)] Integrar a circulação viária ao planejamento da mobilidade ativa, implantando calçadas acessíveis, rotas de pedestres e ciclistas, áreas de convivência e travessias seguras, permitindo coexistência harmoniosa entre modos motorizados e não motorizados.
-)] Estabelecer mecanismos permanentes de manutenção da infraestrutura viária, com rotinas de pavimentação, tapa-buracos, limpeza urbana, conservação de drenagem, atualização de sinalização e correção de irregularidades que impactem a circulação segura.

4.2.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;

- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

4.3 INFRAESTRUTURAS QUE COMPÕEM O SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

4.3.1 Diagnóstico

A infraestrutura do sistema de mobilidade urbana de Jaguaré apresenta um conjunto significativo de fragilidades estruturais, marcado por descontinuidade territorial, ausência de planejamento integrado e carências físicas nas vias urbanas e rurais. Segundo o diagnóstico, o município possui uma rede viária heterogênea, cuja qualidade e funcionalidade variam conforme a localização. No núcleo central, embora a malha seja considerada suficiente, a organização do trânsito, somada ao elevado volume de estacionamentos, compromete a eficiência da circulação e acelera o desgaste da infraestrutura existente.

Nas áreas periféricas e nas comunidades rurais, os problemas são mais acentuados. Muitas vias carecem de pavimentação, drenagem, calçadas e estrutura mínima, tornando-se intransitáveis em períodos chuvosos e dificultando o acesso a serviços essenciais, como transporte escolar, saúde e logística das atividades produtivas. Essa condição deriva, em grande parte, de um processo de expansão urbana desordenado, em que novas ruas são abertas sem critérios técnicos, resultando em trechos estreitos, desalinhados e incapazes de suportar fluxos contemporâneos de veículos, pedestres e cargas. Adicionalmente, o diagnóstico destaca que a ausência de regulamentação adequada para novos loteamentos permite a implantação de vias com largura

insuficiente e sem calçadas, comprometendo tanto a segurança quanto a sustentabilidade da infraestrutura viária. Esse cenário exige a definição urgente de parâmetros geométricos obrigatórios e a regulamentação da expansão urbana, como medida necessária para garantir a funcionalidade da rede viária e prevenir a repetição de problemas estruturais associados à formação de malhas fragmentadas.

Em termos de conectividade territorial, Jaguaré apresenta uma rede que não acompanha adequadamente a distribuição populacional e a localização dos polos geradores de viagens. Com núcleos urbanos dispersos e comunidades rurais distantes, a precariedade da infraestrutura compromete a integração entre os diferentes setores do município e dificulta o exercício do direito à mobilidade. O diagnóstico reforça que é necessário fortalecer as conexões entre áreas urbanas e rurais, garantindo vias transitáveis durante todo o ano, o que contribuiria para o desenvolvimento econômico e a coesão social do território. Por fim, o documento aponta diretrizes essenciais para a reestruturação da infraestrutura de mobilidade, incluindo a hierarquização clara das vias, a requalificação física da malha existente (pavimentação, drenagem, calçadas com acessibilidade universal e sinalização completa), a implantação de eixos periféricos e anéis viários leves para aliviar o centro, e a construção de um sistema que supere o modelo fragmentado atual e promova uma mobilidade mais segura, equitativa e compatível com o desenvolvimento urbano pretendido.

4.3.2 Objetivos

-) Planejar, implantar e qualificar uma infraestrutura física completa, segura e acessível para todos os modais de transporte, priorizando os modos ativos e o futuro sistema de transporte coletivo, corrigindo déficits identificados no diagnóstico — como vias urbanas com pavimentação inadequada, calçadas descontínuas, ciclovia isolada e falta de sinalização padronizada.
-) Assegurar acessibilidade universal em todos os espaços públicos de circulação, adotando os parâmetros definidos pela ABNT NBR 9050, pela

Lei Federal nº 12.587/2012 e demais normativos aplicáveis, garantindo rotas acessíveis, rampas padronizadas, piso tátil, faixas livres, travessias seguras, iluminação eficiente e mobiliário urbano adequado, especialmente nos trechos onde o diagnóstico apontou falhas graves de acessibilidade.

- J Estabelecer condições adequadas de integração física entre os diferentes modos de transporte, com implantação de terminais, estações, abrigos e pontos de parada dotados de acessibilidade, proteção climática, sinalização informativa e segurança, superando a atual ausência de paradas padronizadas e a falta de integração entre os modos ativos e motorizados.
- J Garantir que todas as obras viárias e intervenções de mobilidade urbana atendam rigorosamente aos parâmetros técnicos de segurança, durabilidade, conforto, sustentabilidade ambiental e acessibilidade, assegurando boa qualidade de pavimentação, drenagem eficiente, iluminação pública, sinalização horizontal e vertical e infraestrutura adequada para caminhabilidade e ciclomobilidade.
- J Fortalecer a integração funcional entre a sede municipal e os distritos, por meio da qualificação dos acessos viários, implantação de pontos de parada acessíveis, eventual expansão do transporte coletivo e melhorias nas estradas vicinais, considerando que o diagnóstico registrou trechos não pavimentados, degradação viária e dificuldades de deslocamento cotidiano das comunidades rurais.
- J Promover a coerência entre infraestrutura, hierarquia viária e planejamento urbano, vinculando a expansão e requalificação da malha viária à função de cada via, priorizando áreas centrais saturadas, eixos de grande circulação (como a Avenida Nove de Agosto) e acessos estratégicos que concentram fluxo de cargas, pedestres e ciclistas.
- J Incorporar critérios ambientais e de sustentabilidade na execução das infraestruturas, contemplando drenagem urbana eficiente, arborização adequada, calçadas permeáveis, redução de ilhas de calor, manejo adequado de águas pluviais e soluções de baixo impacto, essenciais para a melhoria do conforto térmico e da qualidade ambiental urbana.

4.3.3 Metas

Tabela 4 - Metas - Infraestrutura do Sistema de Mobilidade Urbana

Ano	Metas	Descrição
2028	Desenvolver o Plano Municipal de Padronização e Requalificação de Calçadas, fundamentado na ABNT NBR 9050.	Definir diretrizes técnicas e padrões construtivos para os passeios públicos, garantindo acessibilidade universal e a padronização da infraestrutura urbana.
2028	Implantar três pontos de parada padronizados, com abrigo, assentos, iluminação e acessibilidade, em vias de maior movimento.	Aprimorar as condições de conforto, segurança e acessibilidade dos usuários do transporte coletivo nas áreas de maior circulação.
2032	Implantar um sistema de microdrenagem urbana nas vias coletoras prioritárias.	Mitigar alagamentos, preservar a vida útil do pavimento e elevar a segurança viária e o conforto dos pedestres.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.3.4 Ações Estratégicas

-) Realizar diagnóstico físico e funcional da infraestrutura urbana existente, identificando falhas estruturais, ausência de acessibilidade e carência de equipamentos de apoio à mobilidade, de forma a subsidiar ações corretivas e de requalificação;
-) Implantar programa de calçadas acessíveis, contemplando projetos-padrão, orientação técnica aos proprietários e exigência de execução em conformidade com o Código de Obras e Posturas do Município e com a ABNT NBR 9050;
-) Desenvolver projetos básicos e executivos de infraestrutura cicloviária integrada a escolas, unidades de saúde, praças e ao centro urbano, com implantação de sinalização adequada, paraciclos e bicicletários para incentivar a mobilidade ativa;

-) Definir áreas prioritárias para requalificação da pavimentação viária, utilizando critérios técnicos baseados em volume de tráfego, presença de tráfego pesado e intensidade da geração de viagens;
-) Promover a instalação de pontos de parada cobertos e acessíveis, dotados de bancos, iluminação e informações aos usuários, compatibilizando-os com futuros itinerários do transporte coletivo municipal;
-) Implantar sinalização viária universal e acessível, priorizando a execução de faixas de pedestres elevadas, rampas, pisos táteis e placas instaladas em altura adequada, de acordo com normas técnicas vigentes;
-) Estabelecer exigências técnicas mínimas de infraestrutura nos projetos de loteamentos e novos empreendimentos, garantindo a execução de calçadas, sistemas de drenagem, condições de acessibilidade e adequada conectividade viária.

4.3.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Assistência Social;
- Secretaria Municipal de Saúde;
- Secretaria Municipal de Educação;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

4.4 GARANTIA DE ACESSIBILIDADE ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

4.4.1 Diagnóstico

O diagnóstico aponta que a acessibilidade nas vias públicas de Jaguaré ainda apresenta fragilidades significativas, exigindo intervenções estruturantes para assegurar deslocamentos seguros e inclusivos. Embora a maior parte da população entrevistada não apresente mobilidade reduzida, o estudo ressalta que grupos minoritários — como idosos, pessoas com deficiência, usuários com crianças de colo e pessoas com obesidade — demandam infraestrutura adequada para garantir autonomia e segurança nos deslocamentos. Esses segmentos, apesar de numericamente menores, devem ser contemplados de forma prioritária no planejamento urbano, conforme orientam a Lei Brasileira de Inclusão e as normas técnicas vigentes.

Um dos principais pontos críticos identificados é a condição das calçadas. Muitas delas apresentam descontinuidade, ausência de padronização, defeitos, superfícies inadequadas ou inexistência completa, o que impede o exercício pleno da mobilidade ativa e do direito à cidade. O diagnóstico enfatiza que calçadas bem projetadas são essenciais para a segurança dos pedestres e devem atender aos requisitos da ABNT NBR 9050, assegurando rotas acessíveis, rampas de travessia, pisos regulares, pisos táteis e declividades adequadas.

O Código de Obras do Município reforça essas exigências ao determinar que a construção, reconstrução e manutenção dos passeios é obrigação dos proprietários dos lotes, devendo obedecer às diretrizes municipais, ao Plano Diretor e às normas de acessibilidade. O diploma legal explicita ainda a obrigatoriedade de pisos táteis (alerta e direcional) e define parâmetros de inclinação e alinhamento, reforçando a responsabilidade compartilhada entre o poder público e a sociedade para garantir acessibilidade plena nas vias urbanas.

Outro ponto crítico associado à acessibilidade é a precariedade da sinalização horizontal e vertical. O diagnóstico registra ausência, desgaste ou má localização de faixas de pedestres, placas de regulamentação e sinalizações específicas para usuários vulneráveis, como pessoas com deficiência visual. Essas deficiências comprometem a segurança nas travessias e agravam o risco de acidentes, especialmente em áreas de grande circulação, como escolas e centros comerciais. Diante disso, o documento enfatiza a necessidade de um plano estruturado de requalificação da sinalização, alinhado ao Código de Trânsito Brasileiro e às normas técnicas, garantindo condições de deslocamento mais seguras e inclusivas para todos os grupos populacionais.

Sob o enfoque jurídico-normativo, as condições verificadas evidenciam um atendimento apenas parcial e insuficiente às diretrizes previstas na legislação federal, em especial na Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), no Decreto Federal nº 5.296/2004 — que regulamenta as Leis nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000 —, bem como às normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), notadamente a NBR 9050, responsável por estabelecer os parâmetros técnicos de acessibilidade aplicáveis às edificações, ao mobiliário urbano, aos espaços públicos e aos equipamentos urbanos.

Essas demandas demonstram a necessidade de adoção de um planejamento técnico integrado e de intervenções estruturais progressivas, alinhadas às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), a fim de promover a adequação gradual do espaço público aos parâmetros de acessibilidade universal. Tal processo objetiva garantir o uso equitativo de vias, praças e demais logradouros públicos, assegurando, ainda, a efetivação da função social da cidade, nos termos do artigo 182 da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001).

4.4.2 Objetivos

-)] Assegurar a plena acessibilidade universal em todos os espaços públicos de Jaguaré, incluindo vias, praças, calçadas, equipamentos urbanos e áreas de circulação, eliminando barreiras arquitetônicas, urbanísticas e comunicacionais, garantindo deslocamentos contínuos, seguros, confortáveis e autônomos para pessoas com deficiência, idosos, crianças e demais usuários com mobilidade reduzida.
-)] Promover a inclusão integral de pessoas com deficiência e restrições sensoriais, assegurando igualdade de condições para utilização, permanência e participação nos espaços urbanos e nos serviços públicos municipais, em conformidade com a Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146/2015), o Decreto nº 5.296/2004 e demais normativos aplicáveis.
-)] Padronizar e adequar toda a infraestrutura urbana às normas técnicas de acessibilidade, especialmente às diretrizes da ABNT NBR 9050 e da ABNT NBR 16537, garantindo implantação de trajetos acessíveis, piso tátil direcional e de alerta, rampas regulamentadas, corrimãos, rebaixamentos de calçada corretamente projetados, sinalização tátil e sonora, faixas livres e superfícies regulares — itens cuja ausência foi amplamente identificada no diagnóstico municipal.
-)] Integrar a acessibilidade como princípio obrigatório no planejamento e nos projetos urbanos, assegurando que todas as intervenções viárias, obras públicas, rotas de mobilidade ativa, estruturas de transporte coletivo, praças, parques, áreas de lazer e novos empreendimentos privados de uso coletivo cumpram os requisitos legais e técnicas de inclusão espacial, respeitando a diversidade dos usuários e a função social da cidade.
-)] Promover a requalificação progressiva das calçadas e espaços públicos, corrigindo trechos irregulares, estreitos, obstruídos ou inexistentes identificados no diagnóstico, de modo a garantir segurança, autonomia e continuidade das rotas acessíveis no centro urbano, bairros e áreas de ligação com equipamentos essenciais como escolas, unidades de saúde, órgãos públicos, rodoviária e polos de comércio.

-) Implementar políticas permanentes de fiscalização, manutenção e gestão da acessibilidade, garantindo que rampas, sinalizações, mobiliário urbano, pavimentação e dispositivos de segurança sejam mantidos em condições adequadas e livres de obstáculos, prevenindo reincidência de problemas e assegurando o direito ao deslocamento seguro.

4.4.3 Metas

Tabela 5 - Metas - Acessibilidade para Pessoas com Deficiência

Ano	Metas	Descrição
2028	Desenvolver o Plano Municipal de Acessibilidade.	Mapear obstáculos e estabelecer diretrizes, metas e prioridades para a eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas no município.
2028 (a partir deste ano – contínua)	Instituir e manter um programa contínuo de fiscalização, orientação e capacitação em acessibilidade para empreendimentos privados.	Garantir o cumprimento da legislação de acessibilidade, promovendo capacitação técnica, orientação e fiscalização permanente junto ao setor privado.
2030	Adequar integralmente as calçadas em áreas institucionais, conforme a ABNT NBR 9050, incluindo piso tátil, rebaixamento de guias e largura mínima de circulação.	Assegurar deslocamentos seguros e contínuos nas áreas públicas, removendo barreiras físicas e promovendo acessibilidade universal.
2030	Instalar sinalização tátil e sonora em no mínimo cinco travessias de grande fluxo de pedestres.	Proporcionar autonomia e segurança às pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida nas principais travessias urbanas.
2035	Assegurar acessibilidade plena em todas as edificações públicas municipais, incluindo rotas	Garantir que todas as edificações públicas estejam plenamente acessíveis, conforme as normas da ABNT

acessíveis, sanitários adaptados e sinalização. e a legislação federal de acessibilidade.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.4.4 Ações Estratégicas

-) Realizar levantamento técnico detalhado das barreiras arquitetônicas existentes em calçadas, praças, vias públicas e edificações institucionais, identificando prioridades de intervenção;
-) Implantar um programa de calçadas acessíveis, com assistência técnica direcionada à população de baixa renda e responsabilização do poder público pelas áreas institucionais, garantindo manutenção e padronização;
-) Assegurar que todos os projetos novos ou reformas em espaços públicos incluam rotas acessíveis, calçadas adaptadas, sinalização visual e tátil, mobiliário urbano adequado e adequação de desníveis, conforme normas técnicas de acessibilidade (ABNT NBR 9050);
-) Readequar pontos de parada e equipamentos de transporte coletivo (quando implementado), com plataformas elevadas, espaços reservados e comunicação acessível para todos os usuários;
-) Capacitar servidores municipais sobre normas de acessibilidade, atendimento a pessoas com deficiência e boas práticas de planejamento urbano inclusivo;
-) Estabelecer parcerias com associações de pessoas com deficiência e conselhos municipais, promovendo o controle social e a participação efetiva na política de acessibilidade;
-) Incluir cláusulas de exigência de acessibilidade universal nos editais de concessão, licitação e outorga de uso de espaços públicos, garantindo cumprimento das normas legais e técnicas;
-) Estabelecer a exigência da execução da calçada acessível, para a emissão do Habite-se, elemento essencial para garantir a circulação segura e autônoma de todos os cidadãos. Isso significa que nenhuma construção pode ser considerada completamente regular sem a

implantação de um passeio público adequado, com faixa livre de circulação, piso tátil, rampas e inclinações dentro dos padrões definidos pelas ABNT NBR 9050 e NBR 16537, pela legislação federal de acessibilidade (Lei nº 10.098/2000 e Decreto nº 5.296/2004) e pela legislação municipal.

4.4.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Assistência Social;
- Secretaria Municipal de Saúde;
- Secretaria Municipal de Educação;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

4.5 INTEGRAÇÃO MODAL ENTRE TRANSPORTES PÚBLICOS, PRIVADOS E NÃO MOTORIZADOS

4.5.1 Diagnóstico

O diagnóstico evidencia que Jaguaré possui integração modal limitada, resultante da forte predominância do transporte individual motorizado, da inexistência de transporte público urbano estruturado e da baixa oferta de infraestrutura para modos ativos. A ausência de um sistema coletivo regular impede a articulação entre diferentes modais, restringindo as opções de

deslocamento e reforçando a dependência de automóveis e motocicletas como principais meios de transporte.

No que se refere aos modos não motorizados, o diagnóstico aponta um potencial subutilizado da bicicleta, associado à existência de apenas um trecho cicloviário, localizado na Avenida Nove de Agosto. Este espaço, apesar de representar avanço inicial, não constitui rede conectada e não se integra a equipamentos públicos, polos geradores de viagens ou à rodoviária municipal. O documento afirma que essa ciclovia possui função mais estética do que funcional, não permitindo integração com outros modais e limitando a mobilidade ativa a deslocamentos eventuais.

Ainda sobre mobilidade ativa, os dados analisados reforçam a necessidade de infraestrutura complementar, como bicicletários, sinalização padronizada, pontos de apoio e rotas contínuas, de forma a permitir que a bicicleta seja realmente integrada às demais formas de deslocamento. O diagnóstico destaca a relevância de conectar ciclovias a áreas de emprego, escolas, comércio e serviços, bem como de oferecer pontos de integração com eventual transporte público, como ciclopontos e áreas de estacionamento seguro.

No âmbito dos modais privados regulamentados, o município conta apenas com um ponto formal de táxi e carece de regulamentação robusta e infraestrutura adequada para outros serviços privados de transporte individual, o que limita a integração entre modais e reduz alternativas de deslocamento para quem não possui veículo próprio.

A integração intermunicipal ocorre principalmente pela rodoviária, que conecta Jaguaré a cidades como Linhares, São Mateus e Serra, desempenhando papel relevante para deslocamentos de média e longa distância. Entretanto, a ausência de transporte coletivo urbano impede que a população acesse esses serviços integrais de forma eficiente, já que não existem linhas municipais ou pontos de conexão organizados entre a rodoviária e bairros da sede ou comunidades rurais.

Por fim, o diagnóstico destaca que a falta de diversificação e integração modal compromete a eficiência, a segurança e a sustentabilidade do sistema de mobilidade. A Política Nacional de Mobilidade Urbana reforça que os municípios devem priorizar modos não motorizados e transporte coletivo, garantindo integração entre modais e conectividade territorial — diretriz ainda distante da realidade local atual.

4.5.2 Objetivos

-)] Estabelecer conexões físicas, operacionais e funcionais entre os diferentes modos de transporte, garantindo integração entre rotas, pontos de parada, futuros itinerários do transporte coletivo, ciclovias planejadas e caminhos pedonais, de modo a facilitar a mobilidade intermodal em todas as áreas do município.
-)] Fomentar o uso combinado entre transporte público, bicicleta e deslocamento a pé, criando condições estruturais e operacionais que incentivem alternativas sustentáveis, seguras e acessíveis aos modos motorizados individuais, especialmente considerando que Jaguaré possui distâncias urbanas curtas e topografia favorável à mobilidade ativa.
-)] Reduzir a dependência do transporte individual motorizado, ampliando a oferta de opções de deslocamento e promovendo maior equidade no acesso aos espaços urbanos, contribuindo para a diminuição da pressão viária, do congestionamento e da emissão de poluentes, conforme recomenda a Política Nacional de Mobilidade Urbana.
-)] Elevar a eficiência, o conforto e a atratividade dos deslocamentos sustentáveis, garantindo infraestrutura adequada, sinalização padronizada, travessias seguras, iluminação apropriada, bicicletários e pontos de embarque acessíveis, superando as deficiências estruturais identificadas no diagnóstico — como ausência de ciclovias conectadas e falta de rotas seguras para pedestres e ciclistas.
-)] Assegurar acessibilidade plena em todos os sistemas de transporte, integrando calçadas acessíveis, rampas, sinalização tátil, faixas elevadas e dispositivos de apoio ao usuário, de acordo com as normas da ABNT e

a legislação vigente, garantindo que pessoas com deficiência, idosos, crianças e indivíduos com mobilidade reduzida tenham condições equitativas de deslocamento.

4.5.3 Metas

Tabela 6 - Metas - Integração dos Modos de Transporte

Ano	Metas	Descrição
2031	Implementar ao menos uma linha experimental de transporte coletivo municipal, articulada a bicicletários e calçadas acessíveis.	Estabelecer um modelo inicial de transporte público urbano eficiente, seguro e sustentável, conectando bairros ao centro e apoiado por infraestrutura de mobilidade ativa.
2030	Garantir que todos os novos pontos de parada do transporte coletivo incluam bicicletários e condições de acessibilidade universal.	Assegurar inclusão, conforto e segurança a todos os usuários, fortalecendo a integração entre transporte coletivo, ciclomobilidade e caminhabilidade.
2032	Diminuir em 20% o tempo médio de deslocamento por modos sustentáveis nos percursos casa-trabalho-escola.	Ampliar a eficiência e a atratividade dos deslocamentos urbanos sustentáveis, priorizando o transporte coletivo e os modos ativos.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.5.4 Ações Estratégicas

-) Realizar estudos técnicos e econômico-financeiros para implantação do sistema de transporte coletivo municipal, prevendo integração com bicicletários, ciclovias, ciclofaixas e rotas de pedestres, garantindo eficiência operacional, sustentabilidade, acessibilidade universal e coerência com os padrões de deslocamento identificados no diagnóstico.
-) Elaborar projeto de terminal de integração modal, com áreas destinadas a ônibus, bicicletas, pontos de embarque e desembarque acessíveis, estacionamento de curta duração e dispositivos de segurança,

promovendo conectividade entre modos públicos, privados e não motorizados.

-) Implantar rede de caminhabilidade acessível ao longo das vias arteriais, coletoras e rotas estruturantes, garantindo continuidade dos trajetos com calçadas padronizadas, piso tátil, travessias seguras, boa iluminação, drenagem adequada e conexão entre bairros, equipamentos públicos e o centro urbano.
-) Estabelecer parcerias com o setor privado para instalação de bicicletários seguros e cobertos em comércios, supermercados, praças, escolas, unidades de saúde, prédios públicos e polos geradores de tráfego, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte cotidiano.
-) Adotar sinalização horizontal e vertical priorizando modos ativos, garantindo orientação clara para ciclistas e pedestres, melhorando a segurança viária e assegurando integração com pontos de parada do transporte coletivo e equipamentos urbanos.
-) Desenvolver campanhas educativas permanentes que incentivem o uso combinado de modos de transporte, promovam o respeito aos usuários vulneráveis e fortaleçam a cultura da mobilidade sustentável, com ênfase na valorização da caminhada, da bicicleta e da intermodalidade.
-) Criar rotas integradas entre ciclovias, vias compartilhadas, calçadas acessíveis e futuros corredores de transporte coletivo, priorizando áreas de maior fluxo identificadas no diagnóstico, como escolas, comércio central, unidades públicas e eixos de ligação entre bairros.
-) Implantar pontos de parada padronizados, com abrigo, acessibilidade, sinalização informativa e iluminação, garantindo conexão eficiente entre caminhada, bicicleta e transporte coletivo.
-) Reorganizar a circulação viária nos trechos centrais para priorizar modos ativos e facilitar transbordos, reduzindo conflitos entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados em áreas críticas.
-) Implementar sistemas de informação ao usuário, integrando horários, rotas, mapas e conexões entre modos em painéis, aplicativos ou plataformas digitais, garantindo previsibilidade e acessibilidade comunicacional.

4.5.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Assistência Social;
- Secretaria Municipal de Saúde;
- Secretaria Municipal de Educação;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

4.6 TRANSPORTE DE CARGAS

4.6.1 Diagnóstico

O transporte de cargas em Jaguaré exerce papel central na dinâmica econômica e logística do município, fortemente associado à vocação agroindustrial local, sobretudo à produção de café Conilon e outras atividades agrícolas. O diagnóstico revela que Jaguaré é um importante elo na cadeia de abastecimento regional, atendendo a múltiplos segmentos e movimentando cargas diversas — alimentos, bebidas, manufaturados e produtos a granel — característica que reforça sua relevância logística e a diversidade de operações existentes.

A operação no município é marcada pela predominância de veículos de menor porte, como VUCs e caminhões leves, frequentemente utilizados para entregas urbanas e regionais. Esses veículos realizam rotinas variadas de viagem e atendem fluxos tanto frequentes quanto esporádicos, o que demonstra um sistema heterogêneo e com múltiplos perfis operacionais. As atividades de carga

no território também apresentam baixa flexibilidade de horários, com grande parte dos motoristas operando dentro de janelas rígidas de entrega e coleta, o que reforça a necessidade de gestão específica para minimizar conflitos viários e otimizar rotinas de circulação.

O diagnóstico aponta ainda condições desafiadoras de infraestrutura viária, especialmente nas vias onde a circulação de caminhões é significativa. O tráfego de veículos pesados provoca desgaste acelerado do pavimento, problemas de drenagem, buracos e erosões, especialmente em áreas não projetadas para suportar cargas elevadas. A situação é crítica na sede municipal, particularmente na Avenida Nove de Agosto, eixo estratégico que absorve grande parte do tráfego regional após sua municipalização. A coexistência entre pedestres, veículos leves e caminhões em vias estreitas e com infraestrutura inadequada acentua riscos à segurança viária e exige diretrizes urgentes de ordenamento e requalificação.

Outro destaque do diagnóstico é a importância da pesquisa logística com caminhoneiros, que evidencia gargalos operacionais, rotas mais utilizadas, horários críticos, falta de sinalização e ausência de locais adequados para parada, descanso e operações de carga e descarga. Esses dados, coletados diretamente com os profissionais, permitem compreender as necessidades reais do setor e subsidiam ações integradas para melhorar a eficiência logística e a segurança no trânsito, além de orientar o planejamento de rotas de carga, zonas de restrição e incentivos à infraestrutura adequada.

Por fim, a análise reforça que o transporte de cargas em Jaguaré está intimamente ligado à integração entre o sistema viário municipal e as rodovias estaduais e federais que estruturam o território, como a ES-430 (acesso à BR-101), a ES-230 (Rota do Conilon) e a ES-164. Essas conexões configuram o município como corredor logístico regional, exigindo ações coordenadas para mitigar impactos no trânsito urbano, melhorar a fluidez e garantir padrões de segurança e funcionalidade compatíveis com o aumento da demanda e a expansão econômica local.

4.6.2 Objetivos

-) Organizar, regulamentar e ordenar a circulação de veículos de carga no perímetro urbano de Jaguaré, estabelecendo normas específicas que reduzam conflitos com pedestres, ciclistas, motociclistas e veículos leves, sobretudo no eixo da Avenida Nove de Agosto, onde o diagnóstico evidencia forte pressão de caminhões longos atravessando a cidade em direção à BR-101.
-) Instituir rotas preferenciais, corredores logísticos e áreas apropriadas para operações de carga e descarga, priorizando a segurança, a fluidez e a funcionalidade da circulação urbana, especialmente nas zonas de comércio e nos Polos Geradores de Tráfego, que hoje operam sem estrutura adequada e geram sobrecarga nas vias estreitas do centro.
-) Promover uma logística urbana sustentável e eficiente, adotando medidas de racionalização do transporte de mercadorias, mitigação de impactos ambientais, controle de ruídos e vibrações, redução de emissões atmosféricas e proteção dos usuários mais vulneráveis, considerando que as vias centrais apresentam infraestrutura sensível e incompatível com o fluxo atual de caminhões.
-) Integrar a gestão do transporte de cargas ao Plano Diretor Municipal e ao Plano de Mobilidade Urbana, considerando a hierarquia viária proposta, as diretrizes de uso e ocupação do solo, a necessidade de preservar áreas centrais e a importância estratégica das rodovias ES-430, ES-230 (Rota do Conilon) e BR-101, que influenciam diretamente o volume de veículos pesados que atravessam Jaguaré.
-) Reduzir o desgaste prematuro da malha viária urbana, implementando ações de controle de circulação de veículos pesados em vias inadequadas, direcionando o tráfego para rotas mais apropriadas e garantindo que as operações logísticas respeitem os limites estruturais das ruas estreitas e dos pavimentos urbanos identificados como críticos no diagnóstico.
-) Estabelecer parâmetros técnicos e operacionais para o transporte de cargas, incluindo horários específicos de circulação, requisitos de

segurança, pontos de espera regulamentados e áreas destinadas a caminhões, de forma a evitar paradas irregulares, conflitos com transporte escolar e bloqueios de vias em horários de pico.

-) Fomentar práticas de logística compatíveis com o desenvolvimento econômico de Jaguaré, fortalecendo a circulação segura de produtos agrícolas, comércio local e abastecimento urbano, sem comprometer a mobilidade ativa, a segurança viária e a funcionalidade da cidade.

4.6.3 Metas

Tabela 7 - Metas - Transporte de Cargas

Ano	Metas	Descrição
2030	Desenvolver e executar o Plano Municipal de Logística Urbana.	Planejar e ordenar as operações de carga e descarga, estabelecendo rotas, áreas de restrição e diretrizes que assegurem fluidez e segurança no tráfego urbano.
2030	Diminuir em 30% os registros de bloqueio de vias por veículos de carga.	Aprimorar a eficiência da circulação urbana por meio de fiscalização, organização das operações logísticas e readequação das áreas destinadas a carga e descarga.
2030	Implementar normas que estabeleçam horários autorizados para a circulação de veículos de carga pesada em vias sensíveis.	Mitigar conflitos de circulação entre veículos de carga, pedestres, ciclistas e transporte coletivo, sobretudo em áreas centrais.
2032	Integrar sistemas de monitoramento eletrônico e fiscalização para acompanhar as operações de carga urbana.	Ampliar o controle e a transparência das atividades logísticas, garantindo o cumprimento das normas e reduzindo irregularidades.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.6.4 Ações Estratégicas

-) Mapear detalhadamente os polos geradores de tráfego de cargas existentes no município, como centros comerciais, armazéns,

supermercados, feiras, postos agrícolas, cooperativas e indústrias, identificando demandas logísticas, horários de maior movimentação e impactos sobre a circulação urbana.

-) Estabelecer zonas específicas de carga e descarga em vias arteriais e coletoras, definindo áreas adequadas para operações logísticas, com sinalização horizontal e vertical padronizada, horários regulamentados e condições de segurança que reduzam conflitos entre caminhões, pedestres, ciclistas e veículos leves.
-) Criar legislação municipal disciplinando a circulação, parada e estacionamento de veículos de carga, ajustada à hierarquia viária, à capacidade das vias e às características morfológicas do município, prevenindo obstruções de calçadas, bloqueios de vias estreitas e interferências na mobilidade ativa e no transporte coletivo.
-) Estudar e viabilizar a implantação de rotas alternativas, corredores logísticos ou anel viário destinado ao desvio de veículos pesados do centro urbano, reduzindo a pressão sobre a Avenida Nove de Agosto e sobre áreas residenciais, minimizando impactos na segurança viária e na fluidez do trânsito local.
-) Estimular o uso de veículos de carga de menor porte em áreas de alta densidade urbana, favorecendo abastecimento mais ágil, redução de riscos e menor impacto sobre o tráfego, especialmente em vias estreitas e setores comerciais antigos.
-) Incluir exigências logísticas obrigatórias em novos empreendimentos comerciais, industriais ou de grande porte, assegurando baias internas de carga e descarga, horários controlados de abastecimento, áreas de espera regulamentadas e análise prévia dos impactos sobre a malha urbana.
-) Promover campanhas educativas dirigidas a comerciantes, transportadoras, motoristas e operadores logísticos, disseminando boas práticas de convivência urbana, respeito à sinalização, uso adequado das áreas de carga e descarga e segurança no compartilhamento das vias.
-) Implantar dispositivos de gestão e controle de circulação de veículos pesados, como fiscalização eletrônica, monitoramento por câmeras e

controle de acesso em trechos sensíveis, reduzindo riscos e garantindo cumprimento das normas.

-) Requalificar trechos da malha viária utilizados pelo transporte de cargas, com reforço de pavimentação, melhoria de drenagem, adequação geométrica, ampliação de raios de giro e implantação de sinalização que aumente a segurança operacional.
-) Integrar o planejamento do transporte de cargas ao Plano Diretor e ao Plano de Mobilidade Urbana, garantindo que decisões sobre logística, circulação e ocupação do solo sejam tomadas de forma articulada com o desenvolvimento urbano e mobilidade ativa.

4.6.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

4.7 POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

4.7.1 Diagnóstico

O diagnóstico aponta que os Polos Geradores de Tráfego (PGTs) exercem influência direta sobre a circulação urbana de Jaguaré, produzindo impactos significativos no uso da infraestrutura viária, na fluidez do trânsito e na acessibilidade das áreas onde se localizam. Os PGTs são definidos como empreendimentos que atraem grande volume de deslocamentos, gerando

sobrecarga no sistema viário existente quando não há planejamento prévio adequado. O documento destaca que esses empreendimentos podem causar congestionamentos, ocupação irregular das vias por estacionamento e redução da segurança viária, especialmente em áreas onde o volume de viagens supera a capacidade da infraestrutura disponível.

O município adota critérios específicos para classificação de PGTs, considerando fatores como área construída, número de vagas de estacionamento e fluxo diário de pessoas, conforme previsto na legislação local. O diagnóstico apresenta dois grupos principais de PGTs:

-) Cotidianos, ligados às atividades frequentes da população, como supermercados, indústrias, escolas, unidades de saúde, bancos, órgãos administrativos e comércio varejista;
-) Turísticos, vinculados a praças, clubes, parques e centros culturais que, embora apresentem menor constância de uso, provocam impactos eventuais e sazonais no tráfego local.

O diagnóstico mapeia e lista detalhadamente os PGTs cotidianos, incluindo equipamentos administrativos (Prefeitura, Câmara Municipal, SAAE, Detran, Polícia Civil e Militar), unidades educacionais, unidades de saúde, polos comerciais (diversos supermercados e postos de combustível), além da rodoviária, que exerce papel estratégico na geração de fluxo e na conexão intermunicipal. Essas informações georreferenciadas são utilizadas como insumo para orientar propostas de reorganização viária, considerando o papel desses polos como indutores de deslocamentos e estruturadores da demanda por mobilidade.

O diagnóstico ressalta a necessidade de processos rigorosos de licenciamento e Estudos de Impacto Viário (EIV), essenciais para avaliar as consequências de novos empreendimentos e propor medidas de mitigação como alargamento viário, construção de acessos, melhorias de sinalização e implantação de dispositivos de segurança, conforme indicado no documento. Essa abordagem

é considerada fundamental para prevenir sobrecargas no sistema viário e garantir compatibilidade entre os novos usos do solo e a capacidade operacional das vias.

Em síntese, a identificação e análise dos Polos Geradores de Tráfego fornecem base técnica para a formulação de ações estratégicas no PMU, permitindo que o município antecipe problemas, reduza conflitos de circulação e promova um planejamento urbano mais eficiente, articulando mobilidade, infraestrutura e uso do solo.

4.7.2 Objetivos

-)] Mapear, regulamentar e monitorar sistematicamente os Polos Geradores de Tráfego existentes e futuros, adotando parâmetros técnicos, urbanísticos e operacionais compatíveis com a realidade de Jaguaré, a fim de evitar sobrecargas na rede viária e garantir que sua implantação ocorra de maneira ordenada.
-)] Assegurar que a criação, ampliação e funcionamento dos PGTs sejam compatíveis com a capacidade da infraestrutura viária e dos sistemas de mobilidade urbana, assegurando condições adequadas de fluidez, segurança, acessibilidade universal e circulação equilibrada entre veículos, pedestres e ciclistas, especialmente nas áreas centrais onde o diagnóstico identificou maior pressão de tráfego.
-)] Definir critérios objetivos para análise e avaliação dos impactos gerados por PGTs, considerando seus efeitos sobre a circulação viária, o transporte público planejado, a mobilidade ativa, o estacionamento e a logística urbana, garantindo que seus impactos sejam devidamente analisados com base em Estudos de Impacto Viário (EIV) e demais instrumentos legais.
-)] Condicionar a aprovação de novos empreendimentos classificados como PGTs à apresentação de medidas mitigadoras e compensatórias, como adequações geométricas, melhorias de acessibilidade, implantação de calçadas acessíveis, reorganização de circulação interna, oferta de

vagas, áreas para carga e descarga, rotas seguras para pedestres e integração com modos ativos e transporte coletivo.

- J Promover a integração entre os PGTs e o sistema de mobilidade urbana, assegurando conexões eficientes entre polos comerciais, escolas, unidades de saúde, órgãos públicos, praças, a rodoviária municipal e demais equipamentos urbanos, reduzindo conflitos de tráfego e garantindo segurança às áreas de maior concentração de usuários.
- J Estabelecer diretrizes de ordenamento urbano e controle de fluxos nas áreas de maior impacto, especialmente no perímetro central e no entorno dos equipamentos públicos destacados no diagnóstico, onde a saturação viária, o estacionamento irregular e a presença de pedestres exige medidas de organização conjunta entre urbanismo e mobilidade.
- J Garantir que empreendimentos de grande porte contribuam para a melhoria da infraestrutura viária do entorno, mediante contrapartidas urbanísticas, investimentos em acessibilidade, requalificação das vias adjacentes e implementação de rotas seguras para pedestres e ciclistas.

4.7.3 Metas

Tabela 8 - Metas - Polos Geradores de Tráfego

Ano	Meta	Descrição
2027 (a partir deste ano)	Demandar a elaboração de Estudo de Impacto na Mobilidade Urbana (EIMU) ou Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) com enfoque viário para 100% dos novos empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego.	Assegurar que novos empreendimentos analisem previamente seus impactos sobre o sistema viário, o transporte coletivo e a circulação de pedestres e ciclistas, promovendo planejamento urbano responsável.
2028	Identificar e georreferenciar os principais Polos Geradores de Viagens existentes, com análise de volumes de tráfego	Constituir base técnica de referência para orientar o planejamento viário, priorizando áreas com maior

**2030 (a
partir deste
ano)**

e dos impactos sobre os diversos modos de transporte.	influência sobre o fluxo de veículos e pedestres.
Garantir que todos os Polos Geradores de Tráfego licenciados estejam conectados às rotas de transporte coletivo e à infraestrutura cicloviária.	Promover conectividade, acessibilidade e segurança nos deslocamentos, reforçando a integração entre transporte público, mobilidade ativa e novos empreendimentos.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.7.4 Ações Estratégicas

- J Realizar levantamento técnico completo dos Polos Geradores de Tráfego existentes, caracterizando o tipo de atividade, horários de maior atratividade, circulação de pedestres e veículos, padrões de acesso, pontos críticos e potencial de impacto sobre o sistema viário urbano e rural.
- J Criar e implementar um marco regulatório municipal específico para PGTs, definindo categorias de porte, critérios de enquadramento, exigências legais, responsabilidades dos empreendedores e obrigatoriedade de Estudos de Impacto de Mobilidade (EIM) ou Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) para novos empreendimentos ou ampliações.
- J Estabelecer exigências urbanísticas e de mobilidade para licenciamento de novos PGTs, condicionando sua aprovação à apresentação de soluções adequadas de acesso, circulação interna, estacionamento, áreas para carga e descarga, redução de conflitos modais e integração com o transporte coletivo e com a mobilidade ativa.
- J Incluir no Plano Diretor Municipal zonas prioritárias para gestão e controle de PGTs, considerando a capacidade de suporte da infraestrutura viária, densidade territorial, vulnerabilidade urbana e locais onde o diagnóstico apontou saturação do tráfego e os entornos de escolas e equipamentos públicos.

-) Incentivar horários diferenciados de funcionamento para PGTs de alta atratividade, distribuindo o fluxo de veículos e pessoas ao longo do dia, minimizando congestionamentos, conflitos com pedestres e sobrecarga das vias centrais.
-) Implantar infraestrutura qualificada de mobilidade ativa e transporte coletivo no entorno dos Polos Geradores de Tráfego, incluindo calçadas contínuas e acessíveis, rotas seguras de pedestres, ciclovias, bicicletários, iluminação eficiente, travessias seguras e pontos de ônibus estruturados.
-) Realizar adequações geométricas e ordenamento do estacionamento no entorno dos PGTs, prevenindo bloqueios viários, circulação indevida e conflitos registrados entre carga/descarga e mobilidade ativa.
-) Fortalecer a fiscalização integrada entre urbanismo, mobilidade, obras, posturas e meio ambiente para garantir que os empreendimentos cumpram as exigências legais, mitiguem impactos e mantenham condições adequadas de acessibilidade e segurança no seu entorno.
-) Implantar sistema de monitoramento permanente dos PGTs, acompanhando evolução do impacto viário, índices de circulação, ocorrências de acidentes, conflitos modais e necessidades de intervenção, usando dados da Polícia Militar, SAMU, Corpo de Bombeiros e setor de trânsito.
-) Incentivar parcerias com empreendimentos privados para melhorias públicas no entorno, como requalificação de calçadas, implantação de travessias, criação de bolsões de estacionamento para bicicletas, melhoria da sinalização e ampliação de áreas de convivência.

4.7.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Assistência Social;
- Secretaria Municipal de Saúde;

- Secretaria Municipal de Educação;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

4.8 ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

4.8.1 Diagnóstico

O diagnóstico demonstra que o estacionamento exerce papel central na organização da mobilidade urbana de Jaguaré, influenciando diretamente a fluidez do tráfego, a ocupação do espaço público e a funcionalidade do núcleo urbano. O documento destaca que o estacionamento, quando mal gerido, contribui para congestionamentos, conflitos viários e uso ineficiente do solo urbano, enquanto políticas bem estruturadas podem promover rotatividade, acessibilidade e equilíbrio entre modais.

A análise espacial mostra que o centro urbano apresenta alta saturação de vagas, especialmente no eixo comercial da Avenida Nove de Agosto e vias adjacentes, onde se concentram comércio, serviços e órgãos públicos. As áreas destacadas em vermelho e amarelo no diagnóstico representam setores de forte ocupação de vagas, evidenciando pressão intensa sobre o espaço urbano central. Em contraste, bairros residenciais e periferias apresentam baixa demanda e menor uso das áreas de estacionamento.

Um dos problemas mais críticos identificados é a deficiência na sinalização horizontal e vertical, com demarcações apagadas ou inexistentes, sobretudo em vagas e faixas de pedestres. Essa falta de visibilidade compromete a organização do tráfego, favorece o uso irregular do espaço e aumenta o risco de

acidentes — especialmente nas áreas de maior circulação. A ausência de sinalização padronizada ainda prejudica a convivência entre veículos, pedestres e ciclistas, além de dificultar a identificação de vagas especiais e regulamentadas.

O diagnóstico também aponta que muitos motoristas recorrem ao estacionamento irregular ou ocupam ruas laterais nas proximidades da Avenida Nove de Agosto devido à escassez de vagas regulamentadas na via principal, intensificando conflitos e prejudicando a fluidez do tráfego. Esse comportamento é agravado pelo fenômeno conhecido como *cruising*, a circulação contínua de veículos em busca de vagas, que aumenta a carga no tráfego local e reduz a eficiência do sistema viário, conforme alerta o diagnóstico citando o ITDP Brasil.

O documento enfatiza ainda que o levantamento georreferenciado das vagas constitui instrumento essencial para o planejamento urbano. Ao registrar a localização, tipologia e grau de ocupação das vagas, o município passa a dispor de informações concretas para orientar políticas de rotatividade, criação de bolsões de estacionamento, zonas específicas para carga e descarga e eventual implantação de estacionamento rotativo no centro urbano.

Por fim, o diagnóstico reforça que qualquer política de estacionamento deve estar integrada às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, priorizando modos ativos e o transporte coletivo, evitando que o uso excessivo do automóvel comprometa a acessibilidade e a ocupação equilibrada do espaço urbano.

4.8.2 Objetivos

-) Ordenar e qualificar o uso do espaço urbano destinado ao estacionamento de veículos, garantindo maior eficiência, segurança, acessibilidade e rotatividade, com especial atenção às áreas centrais onde o diagnóstico evidencia vias estreitas, saturação de vagas, uso

irregular do espaço público e infraestrutura limitada para suportar o volume atual de veículos.

-) Integrar a gestão do estacionamento às diretrizes do sistema de mobilidade urbana, priorizando o transporte coletivo planejado, os modos ativos (pedestres e ciclistas) e a proteção do espaço público, sobretudo nas áreas mais antigas e sensíveis do município, onde o diagnóstico identificou conflitos entre estacionamento, circulação e caminhabilidade.
-) Assegurar o cumprimento das normas de acessibilidade universal, especialmente no que se refere à implementação e manutenção de vagas reservadas a pessoas com deficiência, idosos, gestantes e pessoas com TEA, garantindo condições adequadas de uso, sinalização padronizada e conformidade com as diretrizes do Código de Trânsito Brasileiro e da ABNT NBR 9050.
-) Mitigar os impactos negativos decorrentes do excesso de veículos estacionados em áreas críticas, reduzindo congestionamentos, conflitos viários e ocupação indevida das calçadas, principalmente no entorno dos Polos Geradores de Tráfego e nas vias estreitas e saturadas do centro urbano, como registrado no diagnóstico.
-) Promover políticas de rotatividade e racionalização das vagas públicas, com vistas a ampliar o acesso de usuários ao comércio e aos serviços, evitando o fenômeno de “carros circulando em busca de vagas” (*cruising*), identificado como agravante da circulação no eixo central.
-) Implantar sinalização horizontal e vertical padronizada, com demarcação clara das vagas, faixas de travessia e áreas restritas, considerando que o diagnóstico aponta ausência ou desgaste da sinalização, comprometendo a organização da via e a segurança dos usuários.
-) Incentivar alternativas ao estacionamento nas vias, incluindo a criação de bolsões públicos, paradas regulamentadas para cargas e descargas, áreas para curta duração e, futuramente, a possibilidade de estacionamento rotativo nas zonas de maior densidade, conforme previsto nas melhores práticas de gestão da mobilidade.

4.8.3 Metas

Tabela 9 - Metas – Áreas de Estacionamento

Ano	Metas	Descrição
2028	Desenvolver e executar o Plano Municipal de Gestão de Estacionamentos, estabelecendo regras para o uso do espaço público e orientações específicas para vias estreitas.	Ordenar o uso das vagas públicas e privadas, assegurando rotatividade, acessibilidade e integração adequada ao patrimônio urbano e ao fluxo viário.
	Assegurar a demarcação e sinalização integral das vagas reservadas a pessoas com deficiência, idosos, gestantes e indivíduos do espectro autista em áreas públicas e privadas de uso coletivo.	Garantir o atendimento às normas de acessibilidade e prioridade, promovendo inclusão e assegurando o direito à mobilidade segura para toda a população.
2030	Elaborar estudo técnico para implantação do Estacionamento Rotativo (Zona Azul ou equivalente) em área urbana delimitada.	Estruturar o sistema rotativo de estacionamento, estabelecendo critérios, área de cobertura, tarifas, modelo de concessão e instrumentos de fiscalização e cobrança.
2032	Implantar bolsões públicos de estacionamento no centro urbano e em polos de grande atratividade, priorizando soluções compatíveis com o traçado viário e com a dinâmica do turismo local.	Expandir a disponibilidade de vagas regulamentadas em locais estratégicos, mitigando a pressão do estacionamento irregular e aprimorando a mobilidade nas áreas centrais.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.8.4 Ações Estratégicas

- Realizar levantamento georreferenciado das vagas públicas de estacionamento existentes, identificando áreas críticas com ocupação irregular, invasão de calçadas, conflitos entre veículos e pedestres,

saturação de vagas e limitações decorrentes da largura reduzida das vias, especialmente no centro urbano.

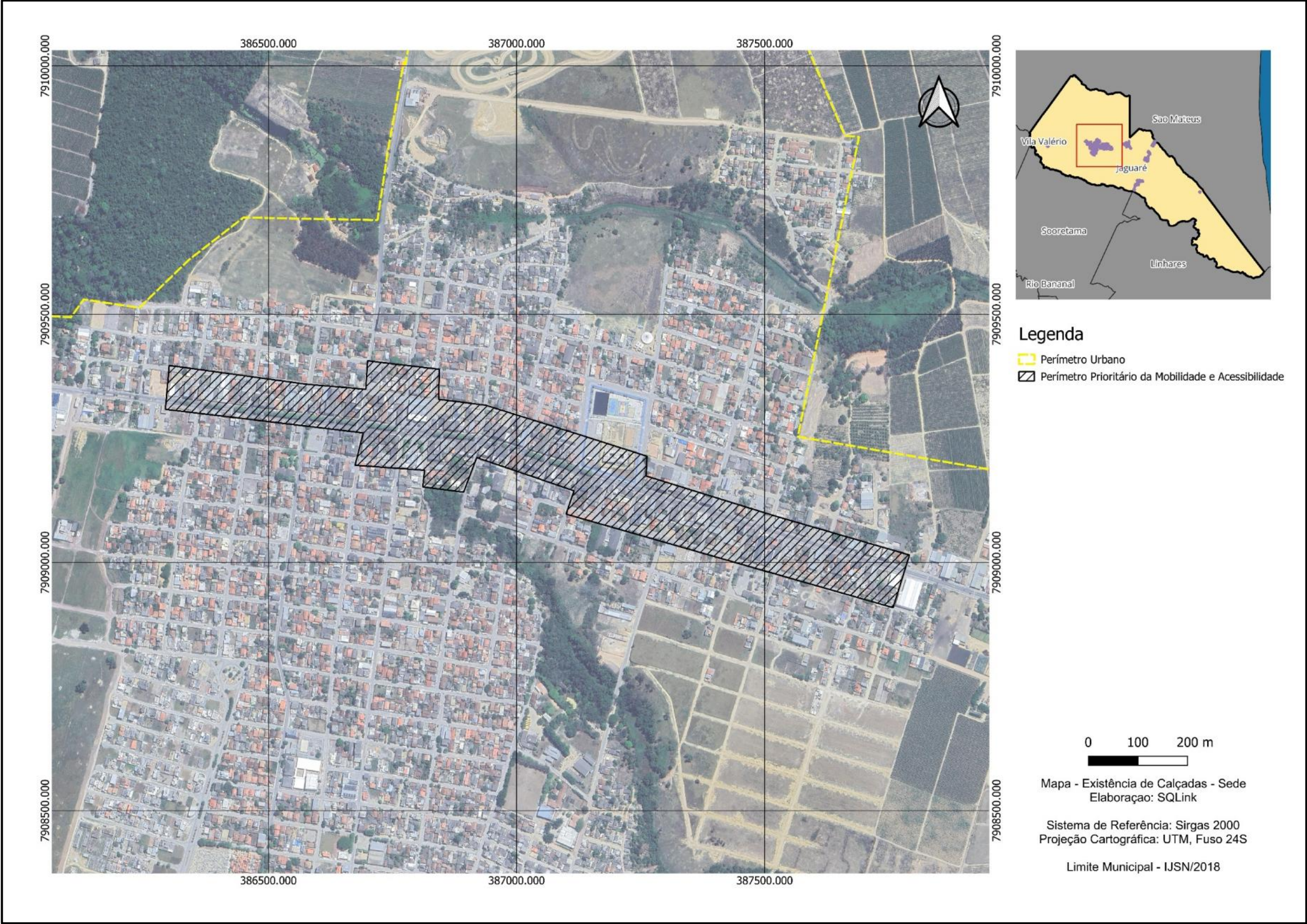
-)] Estabelecer critérios técnicos para criação e adequação de vagas públicas e privadas, considerando a capacidade da malha viária, o perfil de uso de cada área, a pressão dos polos geradores de tráfego e exigências mínimas para novos empreendimentos previstos no Plano Diretor e legislação urbanística.
-)] Aplicar rigorosamente as normas do Código de Obras, legislação de parcelamento do solo e Código de Trânsito Brasileiro relativas à quantidade, dimensão e distribuição de vagas de estacionamento, incluindo a reserva obrigatória para pessoas com deficiência, idosos, gestantes e indivíduos do espectro autista, conforme ABNT NBR 9050.
-)] Implantar sinalização horizontal e vertical padronizada, atendendo às normas do CTB e da ABNT, garantindo legibilidade, clareza e acessibilidade, com demarcação de vagas, faixas de travessia, áreas proibidas e indicadores de vagas especiais.
-)] Avaliar a viabilidade de implantar um sistema rotativo de estacionamento (zona azul ou equivalente) nas áreas de maior atratividade e saturação do centro urbano, com uso de tecnologias digitais de controle, pagamento e fiscalização, considerando restrições de espaço e condições de acessibilidade das vias.
-)] Capacitar e equipar a equipe municipal de fiscalização de trânsito para coibir irregularidades, como estacionamento em locais proibidos, invasão de calçadas, uso indevido de vagas especiais e obstrução de rotas de pedestres, assegurando rotatividade e respeito às normas.
-)] Integrar a política de estacionamentos ao sistema de mobilidade urbana, sincronizando-a com o transporte coletivo planejado, ciclomobilidade e caminhabilidade, desestimulando o uso excessivo de automóveis nas áreas centrais e promovendo alternativas sustentáveis de deslocamento.
-)] Criar áreas específicas para estacionamento de curta duração, carga e descarga, embarque e desembarque, prevenindo bloqueios viários e conflitos com pedestres, principalmente nos arredores de escolas, comércio e polos geradores de tráfego.

-) Reorganizar o uso do espaço público nas vias mais críticas, readequando a disposição das vagas conforme a capacidade física, necessidade de circulação, presença de calçadas estreitas e exigências de acessibilidade identificadas no diagnóstico.
-) Desenvolver estudos para implantação de bolsões de estacionamento público em locais estratégicos, reduzindo a pressão sobre as vias centrais e criando alternativas viáveis para motoristas em períodos de grande fluxo.
-) Implementar campanhas educativas para orientar a população sobre o uso correto das vagas, respeito às reservas obrigatórias, importância da rotatividade e consequências das infrações no sistema viário.

4.8.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Assistência Social;
- Secretaria Municipal de Saúde;
- Secretaria Municipal de Educação;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

Mapa 1 - Perímetro Prioritário da Mobilidade Urbana



Fonte: Elaborado pelos Autores, 2025.

4.9 ÁREAS E HORÁRIOS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO RESTRITA OU CONTROLADA

4.9.1 Diagnóstico

O diagnóstico demonstra que Jaguaré não dispõe de qualquer sistema de controle de acesso, horários regulamentados ou áreas com circulação restrita, sejam para veículos de passeio, transporte de cargas, serviços ou transporte coletivo. A ausência completa desse tipo de instrumento regulatório significa que todas as vias municipais permanecem abertas a qualquer tipo de circulação durante 24 horas, sem diferenciação por porte de veículo, capacidade da via, sensibilidade urbana, existência de polos geradores de tráfego ou áreas de interesse especial. Não há zonas de restrição operacional, áreas de pedestres exclusivas, vias acalmadas com controle temporal ou regulamentação específica de horários para carga e descarga.

Essa inexistência de controle contrasta com o cenário observado no diagnóstico, que registra vias saturadas, estacionamentos intensivos no centro e conflitos frequentes entre pedestres, motos, automóveis e caminhões em áreas sensíveis, especialmente na Avenida Nove de Agosto — eixo urbano que concentra deslocamentos locais e regionais. Tais situações são agravadas pela ausência de instrumentos de gestão que poderiam ordenar a circulação, reduzir riscos e evitar sobrecarga de vias estruturais. O documento evidencia que, embora o município possua diretrizes de hierarquização viária definidas pelo Plano Diretor, nenhuma dessas diretrizes foi ainda convertida em normativas operacionais para controle de fluxo ou de acesso.

O diagnóstico reforça que áreas de grande concentração de comércio, escolas, equipamentos públicos e polos geradores de tráfego sofrem impactos diretos da circulação indiscriminada de veículos, sobretudo nos horários de pico. A inexistência de restrições contribui para conflitos entre caminhões de abastecimento, veículos leves e usuários vulneráveis, especialmente em ruas

Por fim, o cenário evidenciado pelo diagnóstico indica que a ausência de políticas de controle e restrição representa uma lacuna significativa na gestão de mobilidade urbana, sobretudo considerando a presença de tráfego de cargas, o crescimento do uso de veículos individuais e a fragilidade da infraestrutura de circulação. O Plano de Mobilidade Urbana deve, portanto, reconhecer essa lacuna e propor instrumentos que possam ordenar o uso das vias, proteger áreas sensíveis, garantir segurança viária e promover equilíbrio entre fluxos locais e regionais.

- J Estabelecer critérios técnicos e normativos para a criação futura de áreas com acesso regulado, de modo a ordenar a circulação em trechos sensíveis do município, especialmente aqueles identificados no diagnóstico como sujeitos à saturação viária, conflitos entre modais, dificuldades de caminhabilidade e uso intensivo do espaço público.
- J Instituir mecanismos de controle operacional da circulação, permitindo a definição de horários específicos para determinados tipos de veículos — como caminhões de abastecimento, veículos de carga pesada ou transportes especiais — a fim de reduzir conflitos com pedestres, ciclistas e veículos leves, principalmente no eixo da Avenida Nove de Agosto e em áreas centrais onde o diagnóstico aponta intensa pressão viária.
- J Regular o acesso de veículos em vias com infraestrutura limitada, priorizando a segurança e o equilíbrio do sistema viário em locais onde o diagnóstico registrou ruas estreitas, ausência de calçadas, ocupação irregular do espaço e circulação simultânea de modos vulneráveis, como pedestres e ciclistas.
- J Orientar a implementação de zonas de circulação diferenciada, tais como áreas de pedestres, faixas exclusivas temporárias, zonas de baixa

velocidade (*traffic calming*) ou áreas de convivência, para qualificar a mobilidade ativa e a segurança, principalmente nos locais apontados pelo diagnóstico como críticos para o deslocamento a pé.

- J) Minimizar os impactos do tráfego de cargas nas áreas urbanas consolidadas, permitindo a criação de rotas prioritárias, horários regulamentados e restrições de passagem em determinados períodos, considerando que Jaguaré funciona como corredor logístico para o Noroeste capixaba e recebe fluxo intenso de caminhões em vias estreitas e com infraestrutura deficiente.
- J) Promover equilíbrio entre circulação local e fluxos regionais, permitindo o uso de instrumentos de gestão que evitem a sobrecarga das vias centrais e garantam maior fluidez, segurança e funcionalidade ao trânsito, especialmente onde o diagnóstico identificou congestionamentos, estacionamento irregular e conflitos de tráfego.
- J) Criar base normativa para gestão futura da circulação urbana, articulando as medidas de controle às diretrizes do Plano Diretor Municipal e do Plano de Mobilidade Urbana, possibilitando que a adoção de áreas e horários restritos seja progressiva, planejada e tecnicamente fundamentada, conforme evolução das demandas e do crescimento urbano de Jaguaré.

4.9.3 Metas

Tabela 10 - Metas - Áreas e Horários de Acesso e Circulação

Ano	Metas	Descrição
2028 (anual e contínua)	Promover campanhas de sensibilização sobre circulação restrita, direitos dos pedestres e convivência segura no espaço urbano.	Estimular a educação para o trânsito, orientando moradores, comerciantes e condutores quanto ao cumprimento das normas de circulação, à prioridade do pedestre e à segurança nas vias.
2028	Elaborar estudo técnico para determinar áreas e períodos específicos de restrição de circulação de veículos de carga e	Mapear trechos críticos do sistema viário — vias estreitas e áreas de tráfego elevado — a fim de planejar restrições e horários

2030

transporte escolar em locais de maior vulnerabilidade.	de circulação, mitigando conflitos e riscos.
Revisar a legislação de uso e ocupação do solo e instituir o Código de Trânsito Municipal, incluindo instrumentos de controle de circulação e de priorização dos modos ativos.	Atualizar o arcabouço legal municipal, garantindo alinhamento entre o planejamento urbano, a política de mobilidade e a segurança viária, com ênfase na proteção de pedestres e ciclistas.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.9.4 Ações Estratégicas

-) Elaborar regulamentação municipal específica para definir horários de carga e descarga, sobretudo no centro urbano, restringindo a circulação de veículos pesados fora dos períodos de baixa demanda e considerando as limitações de espaço das vias estreitas e saturadas identificadas no diagnóstico.
-) Implantar áreas de tráfego calmo nos pontos críticos, com dispositivos de redução de velocidade, travessias elevadas, melhor iluminação e sinalização adequada, priorizando regiões escolares, áreas comerciais e trechos com grande movimentação de pedestres e ciclistas.
-) Estabelecer zonas de restrição temporária em períodos específicos, como eventos, feiras, celebrações religiosas ou fluxos sazonais, com planejamento prévio de rotas alternativas, comunicação aos usuários, gestão logística e orientação de veículos pesados para evitar sobrecarga nas vias centrais.
-) Articular com o setor privado — incluindo escolas, estabelecimentos comerciais, transportadoras, empresas agrícolas e polos geradores de tráfego — a elaboração e adoção de planos de mobilidade específicos para horários de pico, minimizando conflitos viários e promovendo melhor fluidez.
-) Utilizar sinalização horizontal e vertical padronizada, conforme normas do CONTRAN e ABNT, indicando restrições horárias, áreas de circulação controlada, travessias prioritárias e vias de acesso regulado,

considerando que o diagnóstico revelou ausência, desgaste ou insuficiência desses elementos no município.

-) Promover instrumentos de gestão integrada entre os setores municipais responsáveis por trânsito, obras, planejamento urbano, fiscalização e infraestrutura, garantindo atuação coordenada na implantação, monitoramento e revisão das áreas e horários de acesso e circulação restrita.
-) Criar corredores logísticos designados para o transporte de carga em horários adequados, reduzindo a presença de caminhões longos no eixo central e mitigando conflitos entre modais na Avenida Nove de Agosto.
-) Estabelecer protocolos para operações especiais de trânsito em situações emergenciais, obras viárias, intervenções urbanas e períodos de maior circulação, assegurando controle adequado e comunicação clara à população.
-) Desenvolver ações permanentes de educação, comunicação e sinalização informativa, orientando motoristas, ciclistas e pedestres sobre mudanças temporárias ou permanentes na circulação, garantindo previsibilidade e segurança.

4.9.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

4.10 MECANISMOS E INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA

4.10.1 Diagnóstico

O diagnóstico evidencia que o financiamento da mobilidade urbana em Jaguaré está diretamente condicionado à capacidade de investimento do município, cuja estrutura financeira segue os princípios gerais das finanças públicas brasileiras, baseadas na arrecadação tributária, na atividade produtiva estatal e nas operações de crédito. Essa estrutura determina o limite de atuação do poder público na oferta de serviços e na execução de obras de infraestrutura, influenciando diretamente a implementação de políticas de mobilidade urbana.

O documento destaca que, para que o município cumpra suas responsabilidades com eficiência, é indispensável manter equilíbrio fiscal, ampliar a capacidade arrecadatória e direcionar recursos para serviços essenciais, incluindo a infraestrutura viária e a mobilidade urbana. O texto ressalta que as finanças exercem três funções essenciais — alocativa, redistributiva e estabilizadora — e que todas impactam diretamente a possibilidade de investimentos em transporte público e na melhoria da infraestrutura urbana.

No que diz respeito especificamente ao transporte público coletivo, os documentos apontam que Jaguaré necessita instituir fontes de financiamento sustentáveis, incluindo:

-) Mecanismos de subsídios públicos;
-) Definições de modelos de concessão ou permissão dos serviços;
-) Políticas tarifárias acessíveis à população; e
-) Instrumentos de monitoramento e avaliação contínua da operação.

Essas diretrizes são mencionadas como essenciais para viabilizar a implantação de um sistema de transporte coletivo, especialmente considerando que o município atualmente não possui serviço público formal de transporte urbano, o que aprofunda desigualdades e compromete o direito à mobilidade.

O diagnóstico reforça que, diante das limitações financeiras típicas de municípios de pequeno porte, modelos escalonáveis e de baixo custo, como transporte sob demanda ou linhas circulares curtas, tornam-se mais viáveis, desde que acompanhados de fontes de financiamento claras e previsíveis. A ausência desses instrumentos compromete não apenas a implantação do transporte coletivo, mas também a manutenção de vias, sinalização, calçadas, paradas e demais componentes estruturantes da mobilidade.

Por fim, o diagnóstico indica que políticas de mobilidade urbana em Jaguaré somente poderão ser efetivamente implementadas mediante integração entre planejamento técnico, gestão eficiente dos recursos públicos e criação de instrumentos financeiros específicos, capazes de garantir a sustentabilidade econômica do sistema e a continuidade das ações de infraestrutura. Isso inclui a necessidade de priorizar investimentos em pavimentação, drenagem, acessibilidade universal e sinalização — elementos repetidamente identificados como carentes no município.

4.10.2 Objetivos

-) Constituir instrumentos financeiros sólidos, permanentes e diversificados para assegurar a sustentabilidade da Política Municipal de Mobilidade Urbana, contemplando fontes próprias do orçamento municipal, repasses estaduais e federais, recursos de convênios intergovernamentais, além da possibilidade de parcerias público-privadas, concessões e permissões, conforme viabilidade técnica e jurídica, de forma a ampliar a capacidade de investimento do município, hoje limitada pelas restrições fiscais evidenciadas no diagnóstico.

-)] Garantir meios de financiamento adequados para a implantação, operação e manutenção do futuro Sistema Municipal de Transporte Público Coletivo, incluindo subsídios tarifários e operacionais, aquisição de veículos, estruturação de pontos de parada e sistemas de informação ao usuário, bem como destinar recursos para infraestruturas de mobilidade ativa, como implantação de ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, calçadas acessíveis, travessias elevadas, sinalização universal e iluminação pública eficiente, corrigindo as carências estruturais identificadas nos diagnósticos de caminhabilidade e ciclomobilidade.
-)] Integrar o planejamento orçamentário municipal aos objetivos e metas do Plano de Mobilidade Urbana, vinculando a Lei Orçamentária Anual (LOA), o Plano Plurianual (PPA) e a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) às necessidades de infraestrutura viária, transporte coletivo e mobilidade ativa, assegurando implementação progressiva, cronograma e monitorada, com avaliação contínua dos resultados, indicadores de desempenho e atualização periódica das ações.
-)] Fomentar instrumentos de arrecadação e compensação urbanística, como contrapartidas de empreendimentos, receitas de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV/RIV), taxas de ocupação de solo público, outorga onerosa e contribuições de melhoria, destinando parte desses recursos à qualificação da infraestrutura viária e à promoção da mobilidade sustentável no território de Jaguaré.
-)] Promover a gestão eficiente dos recursos destinados à mobilidade urbana, priorizando investimentos em pavimentação, drenagem, acessibilidade universal, requalificação de vias e manutenção contínua da infraestrutura existente, considerando que, conforme o diagnóstico, boa parte da malha urbana e rural apresenta degradação, descontinuidade, baixa capacidade operacional e ausência de elementos essenciais de segurança viária.
-)] Assegurar transparência, controle social e participação popular na definição e fiscalização dos mecanismos de financiamento, fortalecendo a governança e garantindo que os investimentos de mobilidade reflitam

as demandas reais da população, especialmente das comunidades mais vulneráveis e das áreas com maiores déficits de infraestrutura.

4.10.3 Metas

Tabela 11 - Metas - Mecanismo e Instrumentos de Financiamento

Ano	Metas	Descrição
2027	Instituir o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, com receitas destinadas a ações e investimentos em transporte público, mobilidade ativa e acessibilidade universal.	Criar instrumento financeiro permanente que assegure o custeio contínuo das políticas de mobilidade urbana, priorizando sustentabilidade, inclusão e acessibilidade.
2028 <i>(continua a partir deste ano)</i>	Assegurar, anualmente, a inserção de projetos de mobilidade urbana no PPA e na LOA, prevendo recursos próprios e captação de fontes externas, com acompanhamento da execução e dos resultados.	Incorporar metas e ações de mobilidade ao planejamento orçamentário municipal, garantindo recursos estáveis para a execução de obras e programas.
2032	Definir modelo de concessão pública ou parceria público-privada (PPP) para a operação do transporte coletivo urbano, embasado em estudo técnico-econômico de viabilidade.	Atualizar e qualificar a gestão do transporte coletivo, assegurando eficiência operacional, equilíbrio financeiro e aprimoramento da qualidade do serviço.
	Instituir e Operacionalizar o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável	Criar, regulamentar e colocar em funcionamento o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, destinado a centralizar e gerir recursos vinculados às políticas de transporte público, mobilidade ativa e acessibilidade universal. O fundo

deverá possuir receitas próprias, mecanismos permanentes de financiamento e diretrizes para aplicação dos recursos, garantindo continuidade administrativa, sustentabilidade econômica e capacidade de investimento em infraestrutura e programas de mobilidade.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.10.4 Ações Estratégicas

-) Instituir o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, com receitas provenientes de taxas de serviços, multas de trânsito, contrapartidas urbanísticas, transferências estaduais e federais, operações de crédito e demais instrumentos financeiros previstos em lei, garantindo fonte contínua de investimentos para transporte coletivo, mobilidade ativa e requalificação da infraestrutura viária.
-) Estruturar um banco de projetos executivos, contemplando estudos, levantamentos, projetos geométricos, desenhos técnicos e orçamentos, aptos para captação de recursos junto ao Governo do Estado, Governo Federal e organismos multilaterais, priorizando obras de pavimentação, calçadas acessíveis, ciclovias, acessos rurais e implantação do sistema de transporte coletivo, conforme necessidades identificadas no diagnóstico.
-) Elaborar estudos de viabilidade econômico-financeira e modelagem operacional para implantação do transporte público coletivo municipal, incluindo análise de subsídios cruzados, tarifa social, gratuidades, projeções de demanda e mecanismos compensatórios que garantam viabilidade e sustentabilidade do serviço no longo prazo.
-) Inserir no Plano Diretor e na legislação urbanística mecanismos que vinculem parte da arrecadação de mais-valia urbana — como outorga onerosa, operações urbanas consorciadas, contribuição de melhoria e

contrapartidas provenientes de Estudos de Impacto de Vizinhança ou Estudos de Mobilidade — diretamente ao financiamento da infraestrutura e dos serviços de mobilidade urbana.

-) Fomentar parcerias público-privadas, concessões e termos de cooperação para implantação, manutenção e operação de equipamentos como terminais, abrigos de ônibus padronizados, bicicletários, sistemas de informação ao usuário, pavimentação de vias arteriais e coletoras, melhorias de iluminação pública e infraestrutura ciclovária.
-) Estabelecer critérios técnicos e transparentes para alocação dos recursos do Fundo Municipal de Mobilidade, priorizando projetos que apresentem maior impacto social, ambiental e de segurança viária, com base em indicadores de desempenho, vulnerabilidade territorial, déficits identificados no diagnóstico e equidade no acesso às oportunidades urbanas.
-) Integrar o planejamento financeiro municipal com as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana, vinculando LOA, LDO e PPA às metas de mobilidade ativa, acessibilidade universal, transporte coletivo e requalificação da circulação viária, assegurando previsibilidade, eficiência e execução progressiva das ações.
-) Criar mecanismos de financiamento contínuo para manutenção da infraestrutura, garantindo orçamento anual destinado à conservação de calçadas acessíveis, pavimentação, drenagem, sinalização, ciclovias, iluminação pública e operação do transporte coletivo.
-) Buscar fontes alternativas de financiamento, como editais de inovação, fundos de sustentabilidade, linhas de crédito voltadas à mobilidade urbana sustentável, programas federais de infraestrutura e convênios de desenvolvimento urbano.
-) Estimular o setor privado a participar da expansão da infraestrutura de mobilidade mediante incentivos, contrapartidas, adoção de áreas públicas, parcerias para criação de bicicletários, calçadas acessíveis, abrigos de ônibus e intervenções urbanas de interesse coletivo.

4.10.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Assistência Social;
- Secretaria Municipal de Saúde;
- Secretaria Municipal de Educação;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

4.11 CAMINHABILIDADE

A promoção da mobilidade pedestre deve ser priorizada por meio da implementação de calçadas que respeitem os parâmetros de acessibilidade universal e possuam dimensões compatíveis com o fluxo de pedestres. É necessário regulamentar as calçadas de acordo com as características de zonas e bairros do município, adotando projetos estruturados para recuperação, padronização e incentivo à construção desses espaços, em consonância com os princípios gerais da mobilidade urbana.

A proteção do pedestre deve constituir um eixo central na gestão do sistema viário, garantindo a manutenção regular das calçadas e oferecendo condições seguras para o uso cotidiano, considerando as diferentes finalidades da mobilidade ativa.

Ações educativas voltadas à conscientização de motoristas sobre a prioridade do pedestre nas travessias são fundamentais. Em etapas posteriores, poderá ser

aplicada a fiscalização e a imposição de penalidades pelo descumprimento das normas, reforçando o respeito aos usuários do sistema viário mais vulneráveis.

Além disso, é essencial criar estímulos à adoção de deslocamentos a pé, assegurando infraestrutura de qualidade, acessibilidade plena, iluminação adequada e separação segura entre pedestres e veículos motorizados. Tais medidas contribuem para um ambiente urbano seguro, funcional e atrativo para os deslocamentos pedestres, promovendo a mobilidade ativa como alternativa sustentável e inclusiva.

4.11.1 Diagnóstico

O diagnóstico demonstra que a caminhabilidade em Jaguaré é profundamente condicionada pelas condições das calçadas, que são apontadas como elementos essenciais para a mobilidade segura, inclusiva e sustentável no município. As calçadas desempenham papel determinante na separação física entre pedestres e veículos, na estruturação do espaço urbano e na promoção da inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Entretanto, o documento evidencia que grande parte das calçadas existem em condições inadequadas, com trechos irregulares, descontínuos ou completamente ausentes, conforme mostram os mapas e registros fotográficos apresentados.

A falta de padronização e a presença de obstruções são aspectos críticos. Vários pontos apresentam lixo, barracas, obstáculos e superfícies inadequadas que dificultam a livre circulação dos pedestres e afetam diretamente a segurança e a acessibilidade, especialmente para idosos, crianças e pessoas com deficiência. As imagens incluídas no diagnóstico mostram calçadas estreitas, danificadas e tomadas por obstáculos em diversas ruas da sede, como Rua Zilda Sartório Altoé, Rua Ciro Rodrigues e Rua Paschal Brioschi.

Em relação às normas técnicas, o diagnóstico reforça a necessidade de atendimento às diretrizes da ABNT NBR 9050, que exige superfícies regulares, faixas livres de obstáculos, sinalização tátil e rampas acessíveis. A ausência

desses padrões compromete a segurança e a autonomia dos usuários e confirma a urgência de políticas públicas voltadas à qualificação das calçadas e à promoção de rotas acessíveis de circulação.

O diagnóstico também destaca que a arborização urbana desempenha função importante na caminhabilidade. Calçadas arborizadas contribuem para o conforto térmico, reduzem as ilhas de calor e oferecem sombreamento, incentivando deslocamentos a pé. Além disso, superfícies permeáveis auxiliam na drenagem urbana e na qualidade ambiental. Ainda que não haja levantamento específico da arborização no documento analisado, o texto enfatiza a importância de integrar arborização e mobilidade como componentes inseparáveis de um ambiente urbano sustentável.

Outro ponto relevante é o potencial favorável da topografia de Jaguaré. A Sede municipal possui relevo predominantemente plano e configuração compacta, o que facilita o deslocamento a pé e de bicicleta. No entanto, essas características naturais não se convertem plenamente em mobilidade ativa devido às carências de infraestrutura, reforçando a necessidade de qualificação das calçadas, melhorias de acessibilidade universal e implantação de rotas contínuas e seguras para pedestres.

Em síntese, o diagnóstico evidencia que, embora Jaguaré possua condições naturais que favorecem a caminhabilidade, como relevo plano e curtas distâncias urbanas, essas vantagens são comprometidas pela precariedade das calçadas, falta de acessibilidade, insuficiência de arborização funcional e ausência de gestão integrada da infraestrutura para pedestres. A promoção do deslocamento a pé demanda, portanto, investimentos estruturados em calçadas acessíveis, arborização urbana qualificada, sinalização adequada e políticas de incentivo à mobilidade ativa, com base nas diretrizes do Plano Diretor e das normas técnicas vigentes.

4.11.2 Objetivos

-) Qualificar de forma abrangente a infraestrutura destinada aos deslocamentos a pé, assegurando a implantação de calçadas contínuas, acessíveis, niveladas e seguras, com pavimentação regular, ausência de obstáculos, faixa livre conforme NBR 9050, sinalização adequada, iluminação pública eficiente e integração paisagística, corrigindo as discontinuidades, danos estruturais e obstruções identificadas no diagnóstico municipal.
-) Assegurar condições equitativas de circulação para todos os cidadãos, reconhecendo o pedestre como elemento central do sistema de mobilidade urbana e garantindo acessibilidade plena para pessoas com deficiência, idosos, crianças, gestantes, usuários com mobilidade reduzida e demais grupos vulneráveis, conforme preveem a Lei Brasileira de Inclusão e as normas técnicas aplicáveis.
-) Reestruturar e padronizar os espaços públicos de circulação, promovendo a adequação das calçadas existentes e implantando novas estruturas com faixa livre contínua, piso tátil direcional e de alerta, rampas acessíveis, drenagem adequada e nivelamento correto, eliminando os trechos que hoje apresentam buracos, degraus improvisados, acúmulo de lixo e largura insuficiente, conforme registrado no diagnóstico.
-) Fortalecer a caminhabilidade como componente essencial da mobilidade ativa, integrando o deslocamento a pé à rede cicloviária projetada, às áreas de embarque e desembarque, às rotas de transporte coletivo previsto, às escolas, aos equipamentos públicos, à rodoviária municipal e aos polos geradores de viagens, garantindo conectividade territorial e acesso seguro a destinos estratégicos.
-) Reduzir a dependência do transporte motorizado em trajetos curtos, estimulando o hábito da caminhada como prática cotidiana, favorecida pela topografia predominantemente plana de Jaguaré e por intervenções urbanas que promovam conforto ambiental, como arborização calçada, sombreamento e qualificação das rotas pedonais.

- J) Garantir segurança viária aos pedestres, por meio da implantação de travessias elevadas, faixas de pedestres visíveis, sinalização horizontal e vertical padronizada, iluminação de alta eficiência e medidas de moderação de tráfego, especialmente nas regiões centrais, escolares, de comércio intenso e nos pontos identificados como críticos pelo diagnóstico.
- J) Valorizar o espaço público como ambiente de convivência, circulação e permanência, resgatando a função social das ruas e praças e promovendo ambientes urbanos convidativos, com mobiliário urbano adequado, arborização funcional, sombreamento, acessibilidade e condições favoráveis ao comércio local, ao turismo sustentável e ao uso comunitário.
- J) Instituir políticas permanentes de mobilidade ativa, integrando as ações de caminhabilidade às diretrizes do Plano Diretor Municipal, do Plano de Mobilidade Urbana e demais instrumentos urbanísticos, garantindo base legal, mecanismos financeiros, gestão técnica continuada e participação social, de modo a assegurar a manutenção e o aprimoramento contínuo da infraestrutura pedonal.

4.11.3 Metas

Tabela 12 - Metas - Caminhabilidade

Ano	Metas	Descrição
2027 (a partir da implantação ocorre de forma contínua – anual)	Desenvolver campanhas educativas permanentes e contínuas sobre a prioridade do pedestre e o cumprimento das normas de trânsito.	Fomentar a sensibilização da população acerca da segurança viária, da mobilidade ativa e da convivência equilibrada entre os diferentes modais.
2027	Constituir um grupo de trabalho multidisciplinar destinado a promover a caminhabilidade.	Articular profissionais de urbanismo, trânsito, meio ambiente e representantes da sociedade civil para

		desenvolver ações e propor soluções locais.
2028	Instituir um departamento, gerência ou diretoria municipal de Mobilidade Urbana.	Organizar uma unidade técnica permanente encarregada do planejamento e da implementação das políticas de mobilidade e acessibilidade urbana.
2028	Elaboração do Plano Municipal de Calçadas, definindo diretrizes e padrões técnicos.	Programar intervenções estruturais e definir metas de curto, médio e longo prazos para aprimorar a infraestrutura destinada aos pedestres.
2028	Aprimorar e instalar sinalização viária horizontal e vertical.	Assegurar segurança nas vias mediante sinalização padronizada, nítida e compatível com os deslocamentos de pedestres.
2028	Realizar fiscalização rigorosa de veículos motorizados que ocupem calçadas e áreas destinadas aos pedestres.	Remover obstáculos e assegurar a circulação livre dos pedestres em calçadas e passeios públicos.
2028	Implementar regime especial de fiscalização nas áreas centrais e no entorno do Centro.	Assegurar o respeito à prioridade do pedestre, aplicando sanções aos condutores infratores.
2030	Reforçar a sinalização horizontal, incorporando faixas de pedestres e rebaixamentos de guias.	Ampliar a visibilidade das travessias e elevar a segurança em locais de grande fluxo.
2030	Construir travessias elevadas para pedestres, priorizando o Perímetro Prioritário da Mobilidade Urbana.	Elevar a segurança dos pedestres em vias de alto fluxo, reduzindo a velocidade dos veículos motorizados.

2030	Implementar o Plano Municipal de Calçadas, com metas de execução e indicadores de acompanhamento.	Executar a política de calçadas acessíveis de maneira gradual e permanente, com supervisão técnica.
2030	Criar e designar equipe de fiscalização encarregada de monitorar e manter as calçadas.	Supervisionar o estado de conservação, executar reparos e garantir a acessibilidade conforme padrões técnicos.
2030	Aprimorar a qualidade dos passeios públicos, assegurando acessibilidade universal e drenagem adequada.	Garantir calçadas confortáveis, seguras e contínuas, com plena acessibilidade em áreas urbanas prioritárias.
2030	Definir prioridades de investimento público em áreas com maior concentração de pedestres.	Destinar recursos para intervenções em áreas centrais, comerciais, escolares e de elevada densidade populacional.
2030	Uniformizar os rebaixamentos de guias, assegurando acessibilidade às pessoas com deficiência.	Padronizar as travessias e remover barreiras físicas, facilitando o deslocamento de todos os pedestres.
2030	Harmonizar a arborização urbana com a acessibilidade nos passeios públicos.	Assegurar que árvores, canteiros e mobiliário urbano não comprometam a circulação livre e o conforto dos pedestres.
2035	Viabilizar a implantação de calçadas em vias pavimentadas que não disponham de espaço adequado para pedestres.	Criar e adaptar calçadas em trechos críticos, priorizando áreas de maior fluxo e de conexão com o transporte público.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.11.4 Ações Estratégicas

-)] Reduzir em 75% os acidentes envolvendo pedestres até 2030, por meio da implantação de travessias seguras, sinalização adequada, moderação de tráfego e requalificação das calçadas nos trechos críticos identificados no diagnóstico.
-)] Utilizar relatórios de ocorrências da Polícia Militar, dados do Corpo de Bombeiros, do SAMU e registros do Sistema Municipal de Saúde para mapear pontos de conflito e definir intervenções prioritárias.
-)] Implantar o Programa Municipal de Calçadas Acessíveis, com padrões obrigatórios definidos por decreto ou lei municipal, adotando os critérios da ABNT NBR 9050 e da NBR 16537.
-)] Padronizar materiais, larguras mínimas, faixa livre de circulação, faixa de serviço e faixa de acesso, garantindo continuidade dos trajetos, acessibilidade universal e eliminação de obstáculos e desníveis detectados no diagnóstico.
-)] Estabelecer incentivos, obrigações legais e mecanismos de fiscalização para assegurar que proprietários mantenham as calçadas em boas condições de acessibilidade e segurança.
-)] Priorizar a implantação de piso tátil direcional e de alerta, rampas regulamentadas e rebaixamentos de guias nos locais de maior fluxo de pedestres, especialmente em áreas escolares, unidades de saúde e paradas de transporte coletivo.
-)] Reduzir em 80% as mortes no trânsito até 2030, com foco na proteção dos pedestres, adotando travessias elevadas, redução de velocidade, estreitamento de pistas, ordenamento do estacionamento e iluminação eficiente.
-)] Instalar iluminação pública de alta eficiência ao longo das rotas pedonais, sobretudo nos trechos apontados no diagnóstico como inseguros no período noturno.
-)] Construir travessias elevadas, faixas de pedestres bem demarcadas e dispositivos de segurança em áreas de grande fluxo, incluindo o centro urbano e vias de acesso a escolas, comércio e equipamentos públicos.

-) Requalificar as calçadas da região central, promovendo padronização, drenagem adequada, acessibilidade, reorganização de mobiliário urbano e remoção de obstáculos.
-) Executar melhorias nas rotas pedonais dos bairros periféricos, priorizando ligações com escolas, unidades de saúde e praças, onde o diagnóstico constatou ausência quase total de calçadas.
-) Fortalecer a fiscalização sobre ocupações irregulares de calçadas por veículos, mercadorias e mobiliário, garantindo prioridade à circulação de pedestres.
-) Aumentar anualmente em 5% os deslocamentos a pé, monitorando o indicador por meio de contagens e pesquisas periódicas sobre deslocamentos cotidianos.
-) Implementar arborização funcional nas rotas pedonais, proporcionando sombreamento, conforto térmico e redução de ilhas de calor.
-) Desenvolver intervenções de urbanismo tático, como pinturas de solo, travessias destacadas, parklets e espaços de convivência, tornando o ambiente urbano mais seguro e convidativo ao pedestre.
-) Realizar campanhas permanentes de educação no trânsito voltadas à proteção do pedestre e ao respeito às faixas de travessia.
-) Implantar rotas acessíveis prioritárias conectando bairros, centro urbano, equipamentos públicos, polos geradores de tráfego e áreas escolares, assegurando continuidade e segurança ao deslocamento cotidiano.

4.11.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Assistência Social;
- Secretaria Municipal de Saúde;
- Secretaria Municipal de Educação;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;

- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

4.12 CICLOMOBILIDADE

A bicicleta constitui-se historicamente como um dos principais modais de transporte urbano e, no contexto atual, vem sendo cada vez mais estimulada como solução estratégica no âmbito das políticas de mobilidade sustentável. Caracteriza-se como um meio de transporte altamente eficiente para trajetos de curta distância, em especial entre 1 e 4 quilômetros, além de configurar-se como alternativa viável para o compartilhamento de viagens em áreas urbanas de maior adensamento.

Para fomentar seu uso e garantir condições adequadas de segurança e conforto aos ciclistas, recomenda-se o desenvolvimento de uma malha cicloviária integrada, contínua e funcional, conectada diretamente aos principais polos geradores de tráfego, equipamentos públicos e áreas de interesse coletivo. A ampliação de paraciclos e bicicletários em pontos estratégicos de elevada demanda também se mostra essencial, contribuindo para consolidar a bicicleta como meio de transporte regular e seguro.

Complementarmente à infraestrutura física, é recomendável a implementação de políticas de incentivo que contemplem especialmente as áreas periféricas e regiões mais afastadas do centro urbano, assegurando equidade no acesso à mobilidade. Essas ações devem incluir programas educativos, campanhas de conscientização e medidas de estímulo à cultura cicloviária, ampliando a atratividade do modal junto à população.

4.12.1 Diagnóstico

O diagnóstico demonstra que Jaguaré possui infraestrutura cicloviária extremamente limitada, constituída apenas por uma ciclovia isolada, localizada na Avenida Nove de Agosto, via central que concentra comércio e circulação intensa de veículos. Esta infraestrutura existente não configura uma rede cicloviária estruturada, pois corresponde a um único trecho pontual, sem continuidade e sem conexões com bairros, escolas, unidades de saúde, praças ou polos geradores de tráfego importantes. Do ponto de vista técnico, o documento afirma que essa ciclovia cumpre função mais estética do que funcional, não atendendo aos requisitos mínimos para uso cotidiano, seguro e eficiente do modal.

Além disso, o diagnóstico evidencia a ausência completa de infraestrutura complementar, como bicicletários, sinalização específica, iluminação adequada, travessias seguras e pontos de apoio ao ciclista, elementos considerados fundamentais para consolidar um sistema cicloviário funcional. Essa carência estrutural compromete a segurança dos usuários, especialmente devido à convivência forçada com veículos motorizados em vias compartilhadas, cenário que gera riscos significativos, sobretudo nos horários de pico.

Mesmo diante dessa precariedade, o diagnóstico revela que o uso da bicicleta é constante e relevante na cidade. As contagens classificadas indicam que a bicicleta já integra a rotina diária da população em diversos pontos urbanos, revelando uso espontâneo e distribuído do modal, mesmo na ausência de ciclovias adequadas, sinalização ou segregação física. Tal adesão é explicada por fatores como a topografia moderada, distâncias urbanas curtas e o perfil socioeconômico local, que favorecem a bicicleta como alternativa econômica e eficiente de mobilidade.

Por fim, o diagnóstico recomenda a elaboração de um Plano Cicloviário Municipal, alinhado ao Plano de Mobilidade Urbana, com definição de corredores prioritários, implantação de bicicletários e padronização da sinalização conforme

o CONTRAN, de modo a transformar a bicicleta em opção segura, contínua e integrada ao sistema de mobilidade urbana de Jaguaré.

4.12.2 Objetivos

-) Estimular o uso da bicicleta como meio de transporte cotidiano, oferecendo uma alternativa prática, econômica e eficiente ao automóvel e à motocicleta para deslocamentos curtos e médios dentro da sede urbana de Jaguaré, especialmente considerando a topografia favorável do município.
-) Contribuir para a redução de emissões atmosféricas e para o combate aos efeitos das mudanças climáticas, promovendo a adoção da bicicleta como modal limpo e ambientalmente responsável.
-) Implantar uma infraestrutura cicloviária adequada e segura, incluindo ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, com sinalização padrão conforme normas do CONTRAN e da ABNT, de modo a estruturar a primeira rede cicloviária do município.
-) Minimizar conflitos entre ciclistas, veículos e pedestres, reorganizando o espaço viário e estabelecendo prioridade real aos modos ativos no planejamento urbano de Jaguaré.
-) Assegurar iluminação pública eficiente e travessias seguras nos trechos críticos da malha viária, aumentando a proteção dos ciclistas e incentivando o uso do modal também no período noturno.
-) Implantar bicicletários estrategicamente distribuídos em locais de grande fluxo — como escolas, praças, unidades de saúde, comércio, rodoviária e futuros pontos de transporte coletivo — garantindo segurança e conforto para quem utiliza a bicicleta.
-) Ampliar a integração entre modais, permitindo que a bicicleta funcione de forma articulada com o transporte coletivo municipal planejado, favorecendo o uso intermodal e reduzindo a dependência do transporte individual motorizado.
-) Desenvolver rotas ciclísticas de caráter turístico, conectando o centro urbano, mirantes, rios, trilhas, cachoeiras e comunidades rurais,

fortalecendo a identidade local e ampliando alternativas de lazer e mobilidade.

-) Incentivar o cicloturismo como vetor de desenvolvimento econômico sustentável, valorizando o patrimônio natural e cultural de Jaguaré e promovendo atividades de baixo impacto ambiental.
-) Implementar campanhas permanentes de educação e conscientização, voltadas ao respeito ao ciclista, ao compartilhamento seguro da via e à promoção de comportamentos responsáveis no trânsito.

4.12.3 Metas

Tabela 13 - Metas - Ciclomobilidade

Ano	Meta	Descrição
2027 (a partir da implantação ocorre de forma contínua – anual)	Realizar ações educativas anuais de promoção do uso da bicicleta e de valorização e respeito aos ciclistas.	Fomentar uma cultura de valorização do ciclista e de segurança viária por meio de campanhas e iniciativas comunitárias.
2027	Assegurar dotações anuais do orçamento municipal ou do Fundo Municipal de Mobilidade voltadas ao desenvolvimento da ciclomobilidade.	Garantir aporte financeiro permanente para intervenções, sinalização e programas de estímulo ao uso da bicicleta.
2028	Elaborar um Plano Municipal de Ciclomobilidade articulado ao Plano de Mobilidade Urbana e ao Plano Diretor.	Definir orientações, objetivos e trajetos cicloviários prioritários para o município.
2028	Implantar locais de conexão entre bicicletas e o transporte coletivo, com bicicletários situados	Aperfeiçoar a integração entre bicicleta e transporte público, ampliando o acesso sustentável.

	próximos às paradas de ônibus.	
2028	Instalar sinalização orientativa e de prioridade ao ciclista em todas as vias com circulação compartilhada.	Assegurar maior visibilidade e proteção ao ciclista, minimizando conflitos com veículos.
2028	Integrar o conteúdo de mobilidade sustentável e ciclomobilidade ao currículo das escolas municipais.	Formar cidadãos sensibilizados para a mobilidade ativa desde os primeiros anos da educação básica.
2028	Estabelecer o Manual de Infraestrutura Cicloviária e Acessibilidade Urbana fundamentado nas normas da ABNT e nas orientações do DENATRAN.	Definir referência técnica municipal para uniformização e aprimoramento das intervenções cicloviárias.
2028	Implementar um Programa Municipal direcionado ao fortalecimento da mobilidade ativa.	Estimular o uso diário da bicicleta por meio de ações articuladas de educação, infraestrutura e atividades públicas.
2028	Ajustar travessias e cruzamentos com sinalização horizontal e vertical adequada.	Elevar o nível de segurança nas travessias e nos cruzamentos de rotas cicláveis.
2029	Instalar estacionamentos e bicicletários junto a praças, unidades escolares, terminal rodoviário e edifícios públicos.	Favorecer o estacionamento seguro de bicicletas em áreas estratégicas e de elevado fluxo de pessoas.
2030	Implantar iluminação pública apropriada em todas as rotas cicloviárias e vias de uso compartilhado.	Assegurar maior segurança e conforto aos ciclistas, sobretudo durante a noite.

2030	Diminuir em 50% os sinistros envolvendo ciclistas.	Reduzir os sinistros por meio de melhorias de infraestrutura, ações de fiscalização e práticas educativas no trânsito.
	Criar rotas de cicloturismo conectando o núcleo urbano aos atrativos naturais e rurais.	Fortalecer o turismo sustentável e promover a valorização dos trajetos ecológicos.
	Organizar rotas ciclísticas turísticas e ecológicas conectando o centro aos distritos e zonas de relevância ambiental.	Articular o patrimônio natural e cultural à mobilidade ativa, impulsionando o cicloturismo, abrangendo o Circuito Caravaggio e demais rotas rurais.
	Inserir a bicicleta como modal complementar ao turismo rural, fortalecendo o desenvolvimento econômico local.	Incentivar a bicicleta como ferramenta de dinamização econômica e valorização territorial.
	Implementar vias compartilhadas com sinalização conforme normas, assegurando a conexão segura entre bairros e o centro urbano.	Estabelecer uma rede integrada de mobilidade ativa, conectando os principais eixos urbanos.
2028 (<i>segue de forma contínua – anual</i>).	Fomentar o uso da bicicleta em percursos de até 5 km, reduzindo a dependência de meios motorizados.	Promover deslocamentos sustentáveis de curta distância na rotina urbana.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

4.12.4 Ações Estratégicas

-)] Elaborar, validar e institucionalizar o Plano Municipal de Ciclomobilidade, integrado ao Plano Diretor e ao Plano de Mobilidade Urbana, definindo a rede cicloviária estrutural, conexões prioritárias e diretrizes de conectividade entre bairros, centro urbano e áreas rurais.
-)] Criar o Comitê Técnico de Mobilidade Ativa com participação das secretarias municipais, Câmara Municipal, grupos de ciclistas, comércio local e sociedade civil, assegurando governança contínua e participação social qualificada.
-)] Instituir normas municipais que priorizem a mobilidade ativa, incluindo diretrizes obrigatórias para integração cicloviária em novos loteamentos, empreendimentos, frentes comerciais, polos geradores de tráfego e obras públicas.
-)] Implantar um Sistema Municipal de Monitoramento da Ciclomobilidade, com indicadores de uso, segurança, acessibilidade, manutenção da sinalização e desempenho operacional das rotas.
-)] Implantar uma rede cicloviária funcional e interligada, substituindo a atual ciclovia isolada por ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas contínuas, conectadas às escolas, postos de saúde, rodoviária, praças, comércio e demais equipamentos públicos.
-)] Criar vias compartilhadas em trechos de baixa velocidade, com adequação geométrica, dispositivos de moderação de tráfego e sinalização horizontal e vertical padronizada conforme normas do CONTRAN e da ABNT.
-)] Construir travessias seguras com faixas elevadas, ilhas de refúgio, piso tátil, rebaixamento de guias e tratamento prioritário dos pontos críticos identificados no diagnóstico, como áreas escolares e eixos de maior movimento.
-)] Instalar iluminação pública eficiente e de alta qualidade ao longo de todos os trechos cicloviários, garantindo segurança e conforto em períodos noturnos.

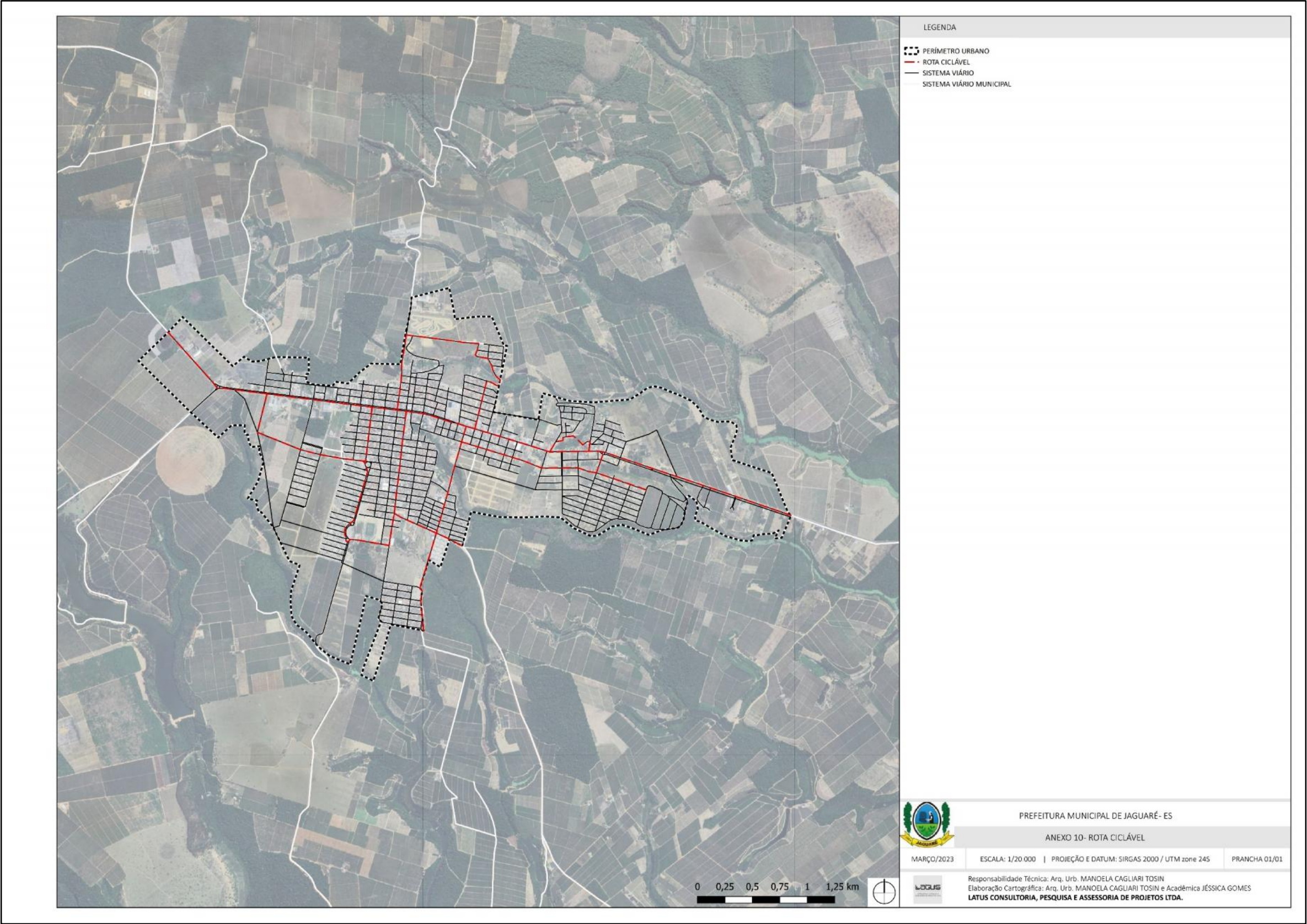
-) Relacionar a implantação de rotas cicloviárias ao programa de arborização urbana, assegurando sombreamento, conforto térmico e redução de ilhas de calor no percurso dos ciclistas.
-) Instalar bicicletários e estacionamentos seguros para bicicletas em praças, escolas, unidades de saúde, prédios públicos, rodoviária, pontos turísticos, corredores comerciais e polos geradores de tráfego.
-) Criar estacionamentos públicos para bicicletas em locais estratégicos, como feiras, parques, centros esportivos, áreas de lazer e pontos de integração modal.
-) Desenvolver projetos que conectem a infraestrutura cicloviária diretamente aos polos geradores de tráfego e equipamentos urbanos, garantindo rotas seguras e diretas aos destinos mais frequentados pela população.
-) Realizar campanhas educativas anuais de valorização da ciclomobilidade, respeito ao ciclista, segurança no compartilhamento das vias e incentivo ao uso cotidiano da bicicleta.
-) Promover reuniões periódicas com grupos e associações de ciclistas, consolidando um canal permanente de escuta, deliberação e avaliação das políticas cicloviárias.
-) Implementar ações educativas em escolas, orientando crianças e adolescentes quanto ao deslocamento seguro como pedestres e ciclistas.
-) Fiscalizar regularmente o cumprimento das regras de circulação por ciclistas e motoristas, garantindo convivência segura entre todos os modos e reduzindo riscos de acidentes.
-) Aprimorar o sistema municipal de coleta, registro e análise de acidentes envolvendo ciclistas, garantindo dados contínuos e confiáveis para o replanejamento das ações públicas.
-) Reavaliar periodicamente a infraestrutura cicloviária existente, atualizando sinalização, reforçando pintura, corrigindo defeitos de pavimentação e priorizando melhorias conforme aumento do fluxo de ciclistas.

-) Atualizar e ampliar pesquisas de origem-destino com enfoque específico nos deslocamentos por bicicleta, complementando estudos anteriores e as contagens classificadas já realizadas no diagnóstico.
-) Realizar levantamentos permanentes sobre perfil dos ciclistas, horários de maior movimento, necessidades específicas e barreiras de mobilidade, subsidiando decisões técnicas.
-) Criar rotas ciclísticas turísticas, ecológicas e rurais integrando centro urbano, distritos, comunidades tradicionais, pontos de paisagem, mirantes, rios e cachoeiras.
-) Fomentar o cicloturismo como atividade econômica sustentável, articulando mobilidade ativa com cultura local, agricultura familiar, gastronomia, esporte e belezas naturais de Jaguaré.
-) Implementar um programa municipal de incentivo ao uso da bicicleta, com ações como selo “empresa amiga do ciclista”, incentivos a servidores públicos, instalação de bicicletários em comércios e estímulo ao turismo ciclístico.

4.12.5 Responsáveis

- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- Secretaria Municipal de Transportes;
- Secretaria Municipal de Assistência Social;
- Secretaria Municipal de Saúde;
- Secretaria Municipal de Educação;
- Secretaria Municipal de Governo;
- Secretaria Municipal de Administração;
- Procuradoria Jurídica;
- Conselho do Plano Diretor;
- Núcleo da Mobilidade Urbana.

Mapa 2 – Rota Ciclável conforme Lei do Plano Diretor – Lei 1.744/2024, Anexo 10.



Fonte: Plano Diretor Municipal de Jaguaré, 2024.

4.13 SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA

A efetividade do Plano de Mobilidade Urbana de Jaguaré depende de uma sistemática de acompanhamento contínuo, capaz de monitorar resultados, identificar lacunas, corrigir distorções e orientar o Município quanto à priorização de ações e investimentos ao longo do tempo. Considerando a dinamicidade do território, as transformações socioeconômicas, o crescimento urbano e as demandas emergentes da população, estabelece-se um modelo de avaliação permanente e atualização periódica, alinhado às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), ao Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) e às necessidades específicas identificadas no diagnóstico municipal.

A sistemática aqui definida estrutura-se em três níveis interdependentes: monitoramento contínuo, avaliações periódicas estruturadas e revisão integral do PMU. Esses mecanismos asseguram que o plano não seja um documento estático, mas sim um instrumento vivo, adaptável e orientador das decisões de gestão do sistema de mobilidade. O modelo considera indicadores quantitativos, métricas qualitativas, participação social e integração com instrumentos de planejamento, como o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), a Lei Orçamentária Anual (LOA), o Plano Diretor Municipal e demais normativos correlatos.

O monitoramento contínuo constitui o nível básico da sistemática de avaliação. Ele envolve a coleta regular de dados de circulação viária, caminhabilidade, ciclomobilidade, transporte coletivo (quando implementado), transporte escolar, tráfego de cargas e segurança viária. Esse processo deve ser realizado por meio de levantamentos de campo, indicadores institucionais, relatórios de órgãos parceiros (Polícia Militar, Corpo de Bombeiros, SAMU), dados georreferenciados, ferramentas digitais e registros administrativos.

Entre os indicadores essenciais estão: índices de acidentes por tipo e localização; condições de pavimentação e calçadas; contagens volumétricas; circulação de veículos pesados no perímetro urbano; qualidade da sinalização; manutenção da infraestrutura cicloviária e de pedestres; desempenho operacional do transporte coletivo; rotatividade de vagas de estacionamento; acessibilidade universal; e atendimento às metas previstas no PMU.

Esse monitoramento deve ser coordenado por unidade técnica designada pelo Poder Executivo, com apoio de setores de trânsito, planejamento urbano, obras e tecnologia da informação. A consolidação dos dados deve ser registrada em relatórios semestrais, alimentando sistemas de informação e subsidiando ajustes imediatos ou de curto prazo.

O segundo nível da sistemática consiste na elaboração de avaliações anuais sobre a execução das metas, ações e diretrizes do PMU. Essas avaliações devem comparar o desempenho real com os objetivos previstos, identificando avanços, obstáculos e necessidades de readequação operacional.

O Relatório Anual deve contemplar:

-) Análise da evolução dos indicadores de mobilidade ativa (calçadas, caminhabilidade, ciclomobilidade);
-) Desempenho das intervenções de circulação viária e dispositivos de acalmamento;
-) Avaliação das políticas de estacionamento, logística urbana e transporte de cargas;
-) Cumprimento das normas de acessibilidade universal e melhorias implementadas;
-) Execução do cronograma de implantação dos abrigos de ônibus e pontos de parada;
-) Avaliação financeira e aplicação dos mecanismos de financiamento da mobilidade;
-) Análise dos impactos demográficos e territoriais sobre o sistema viário;

- J Avaliação da integração modal entre modos motorizados e não motorizados.

A partir deste relatório, o Município deve promover audiências públicas anuais para apresentar resultados à sociedade, coletar sugestões, atualizar prioridades e ajustar ações de forma participativa e transparente.

O PMU deve passar por uma revisão intermediária a cada quatro anos, alinhada ao ciclo do Plano Plurianual. Essa revisão tem caráter técnico-normativo, permitindo ajustes estruturais sem alterar a essência do plano, garantindo coerência entre metas, investimentos e planejamento orçamentário. A revisão quadrienal deve contemplar:

- J Reavaliação dos cenários de crescimento urbano e uso do solo;
- J Análise da eficácia das políticas implantadas;
- J Revisão das metas de curto e médio prazo;
- J Adequação das diretrizes à capacidade fiscal municipal;
- J Atualização dos indicadores e critérios de priorização;
- J Incorporação de novos instrumentos de financiamento ou tecnologias disponíveis;
- J Inclusão de demandas emergentes apontadas pela sociedade, órgãos públicos e entidades técnicas.

Esse processo deve ser conduzido por equipe multidisciplinar, contando com apoio de especialistas em mobilidade, planejamento urbano, engenharia de tráfego, finanças públicas, meio ambiente e acessibilidade.

A revisão integral do PMU deve ocorrer a cada 10 anos, conforme diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa revisão assume caráter estruturante e pode redefinir o modelo de mobilidade, a hierarquia viária, os parâmetros de acessibilidade, os instrumentos de gestão e as estratégias de financiamento.

A revisão decenal deve avaliar:

-) Mutações demográficas e socioeconômicas;
-) Mudanças significativas na estrutura territorial;
-) Integração entre áreas urbanas e distritos;
-) Projeções de demanda de transporte coletivo;
-) Impactos acumulados da circulação de cargas e do crescimento urbano;
-) Adequação da malha viária e infraestrutura existente;
-) Avanços tecnológicos aplicáveis ao sistema de mobilidade.

Essa etapa requer ampla participação social, estudos aprofundados e compatibilização plena com o Plano Diretor Municipal, assegurando coerência normativa e integração territorial.

Todos os processos de avaliação, revisão e atualização devem garantir participação social permanente. O Município deve instituir canais de consulta, ouvidoria digital, reuniões públicas, audiências e painéis com representantes da sociedade civil, conselhos municipais, setor produtivo, associações comunitárias, usuários de transporte e pessoas com deficiência.

A transparência é princípio obrigatório: todos os relatórios, dados, indicadores, mapas e diagnósticos atualizados devem ser disponibilizados em plataforma digital oficial.

A sistemática de avaliação deve ser integrada às políticas de urbanização, habitação, meio ambiente, desenvolvimento econômico, educação, saúde e assistência social. A mobilidade é transversal e depende da articulação intersetorial. Assim, o Município deve criar mecanismos permanentes de cooperação entre secretarias, órgãos estaduais, instituições de segurança e sociedade civil.

As avaliações periódicas servirão de base para definição de prioridades orçamentárias. A LOA, LDO e PPA deverão refletir as diretrizes e ajustes

identificados ao longo da execução do PMU, garantindo investimentos contínuos em transporte coletivo, mobilidade ativa, acessibilidade, pavimentação, segurança viária e modernização da infraestrutura.

5. MINUTA DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE JAGUARÉ.

O PREFEITO MUNICIPAL DE JAGUARÉ, ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Jaguaré, instrumento de planejamento, gestão e regulação da política municipal de mobilidade urbana, em consonância com as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor Municipal, instituído pela Lei nº 1.744, de 23 de abril de 2024, e em observância aos princípios e objetivos definidos na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como aos preceitos contidos nos arts. 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal, relativos à política de desenvolvimento urbano.

Parágrafo único. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana tem por finalidade assegurar à população acesso universal, equitativo e democrático aos bens, serviços, equipamentos e oportunidades existentes no território municipal, mediante a integração sistêmica entre o sistema viário, os serviços de transporte, o uso e ocupação do solo e as funções urbanas, promovendo a mobilidade como direito social fundamental e instrumento indispensável ao pleno exercício da cidadania e ao desenvolvimento sustentável do município.

Art. 2º. Para os efeitos desta Lei, no âmbito do Município de Jaguaré, adotam-se as seguintes definições:

I – Acessibilidade universal: condição que assegura, às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o uso seguro e autônomo, total ou assistido, dos espaços públicos, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos, serviços de

transporte, sistemas de comunicação e informação, em conformidade com a Lei Federal nº 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência) e demais normas técnicas vigentes;

II – Bicicletário: espaço público ou privado destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos prolongados, com controle de acesso, infraestrutura de segurança e número significativo de vagas;

III – Calçada: parte da via pública reservada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo situar-se no mesmo nível da pista de rolamento ou em nível mais elevado, devendo atender às normas de acessibilidade e dimensionamento estabelecidas pela ABNT;

IV – Ciclofaixa: espaço de circulação destinado exclusivamente a bicicletas, adjacente à pista de rolamento de veículos automotores, separado por pintura de solo ou dispositivos físicos delimitadores;

V – Ciclovía: via ou faixa de uso exclusivo para bicicletas, fisicamente segregada das pistas destinadas ao tráfego motorizado e das áreas de circulação de pedestres;

VI – Ciclorrota: via compartilhada entre veículos motorizados e bicicletas, identificada por sinalização horizontal e vertical específica, sem segregação física, integrando a rede cicloviária municipal;

VII – Ciclomotor: veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna com cilindrada máxima de 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos) e velocidade máxima de fabricação de 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora), conforme definição constante do Código de Trânsito Brasileiro;

VIII – Estacionamento: área pública ou privada destinada à guarda e à imobilização temporária de veículos, integrada ao sistema de transporte urbano;

IX – Faixa compartilhada: espaço de circulação de uso misto, aberto a diferentes modos de transporte, podendo ser compartilhado por veículos motorizados, bicicletas e pedestres, com prioridade para o pedestre quando localizada em calçadas e para a bicicleta quando demarcada sobre a pista de rolamento;

X – Logradouro público: espaço livre, de domínio e uso público, destinado à circulação de pedestres e veículos, compreendendo o passeio público, as calçadas, as praças e as pistas de rolamento, reconhecido formalmente pelo Poder Público Municipal;

XI – Malha viária: conjunto das vias públicas urbanas e rurais do Município, integrantes do sistema viário municipal e interligadas de forma funcional e hierarquizada;

XII – Mobilidade urbana: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, resultante da interação entre o sistema viário, os modos e serviços de transporte, a infraestrutura de circulação e as políticas de uso e ocupação do solo;

XIII – Modos de transporte motorizados: formas de deslocamento que utilizam veículos automotores, individuais ou coletivos, alimentados por combustíveis fósseis, biocombustíveis ou energia elétrica;

XIV – Modos de transporte não motorizados: formas de deslocamento baseadas em esforço humano ou tração animal, incluindo a caminhada, o ciclismo e outros meios alternativos sustentáveis;

XV – Paraciclo: estrutura de pequeno porte, pública ou privada, destinada ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, sem controle de acesso, dotada de dispositivos que permitam o apoio e a fixação segura do veículo;

XVI – Passeio público: porção da via compreendida entre o alinhamento predial e o meio-fio, destinada à circulação de pedestres e à instalação de mobiliário urbano, arborização e equipamentos públicos, observadas as normas de acessibilidade;

XVII – Pista de rolamento: parte da via destinada à circulação de veículos automotores, podendo conter uma ou mais faixas de tráfego;

XVIII – Transporte privado coletivo: modalidade de transporte de passageiros não acessível ao público em geral, destinada a grupos específicos, com itinerários e horários definidos pelos próprios usuários ou contratantes;

XIX – Transporte privado individual: forma de transporte motorizado utilizada para deslocamentos individuais, não sujeita à regulação tarifária direta do Poder Público;

XX – Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros, aberto ao uso de toda a população, mediante pagamento individual, com itinerários, horários e tarifas definidos e regulados pelo Poder Público;

XXI – Transporte público individual: serviço público remunerado de transporte de passageiros, aberto à população, prestado mediante autorização do Poder Público e destinado a viagens individualizadas, como táxis e veículos por aplicativo;

XXII – Transporte urbano de cargas: atividade de transporte de bens, insumos, animais ou mercadorias no espaço urbano, compreendendo operações de carga, descarga e abastecimento de estabelecimentos;

XXIII – Vaga: espaço físico, demarcado ou não, destinado à parada ou estacionamento temporário de veículos;

XXIV – Via: superfície destinada à circulação de pedestres e veículos, composta, conforme o caso, por calçadas, passeios, pistas, ciclovias e acostamentos;

XXV – Vias locais: vias de menor hierarquia na estrutura urbana, destinadas à circulação interna em áreas residenciais ou de bairro, priorizando o tráfego local e a segurança de pedestres e ciclistas;

XXVI – Via preferencial de pedestres: via ou trecho urbano configurado para priorizar a circulação de pedestres, podendo admitir acesso restrito de veículos de serviço, emergência ou moradores lindeiros;

XXVII – Vias secundárias: vias que conectam as vias estruturais e arteriais, complementando a rede viária principal e distribuindo o tráfego para as vias locais.

Art. 3º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Jaguaré constitui instrumento técnico, normativo e estratégico da política pública municipal de mobilidade, destinado a planejar, integrar, regular e orientar as ações, programas e projetos voltados à acessibilidade universal e à mobilidade sustentável no território municipal.

§ 1º O Plano tem por finalidade estabelecer as diretrizes, metas e mecanismos de execução das políticas de mobilidade urbana, assegurando a integração entre os diversos modos de transporte, a gestão racional do espaço viário e a compatibilização com o uso e a ocupação do solo urbano, em conformidade com o Plano Diretor Municipal, a Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e demais normas correlatas.

§ 2º O foco central do Plano é a organização, otimização e gestão dos deslocamentos de pessoas e bens no território municipal, considerando os padrões de demanda, os desejos de viagem, as condições de acessibilidade e as necessidades de acesso aos serviços, equipamentos e oportunidades urbanas, mediante a utilização planejada, eficiente e segura dos diferentes modos de transporte.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá orientar-se pelos princípios da sustentabilidade ambiental, da equidade social, da eficiência energética, da acessibilidade universal, da integração intermodal e da segurança viária, constituindo-se em instrumento de execução obrigatória e de caráter vinculante para a Administração Pública Municipal.

Art. 4º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, tem como objetivo assegurar à população o acesso pleno, universal e equitativo à cidade, garantindo o exercício efetivo do direito constitucional de ir e vir e o usufruto dos espaços e serviços urbanos de forma democrática, segura e sustentável.

§ 1º A consecução desse objetivo será alcançada por meio da implementação articulada de ações de planejamento, gestão, regulação, fiscalização e participação social, que consolidem o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana como um conjunto integrado de infraestruturas, serviços e instrumentos institucionais destinados à circulação eficiente e contínua de pessoas e bens.

§ 2º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana constitui atributo essencial do desenvolvimento urbano, caracterizado pela capacidade de oferecer deslocamentos seguros, acessíveis e ambientalmente responsáveis, devendo contemplar, entre outros elementos:

I – Infraestrutura viária adequada e hierarquizada, compatível com os diferentes modos de transporte;

- II – Calçadas e passeios públicos acessíveis, contínuos e integrados à malha viária;
- III – Ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, integradas ao sistema de transporte coletivo e às centralidades urbanas;
- IV – Sinalização e dispositivos de segurança viária voltados à proteção do pedestre, do ciclista e dos usuários do transporte público;
- V – Interconexão física e operacional entre os modos de transporte motorizados e não motorizados, promovendo a intermodalidade e a eficiência energética;
- VI – Iniciativas de redução de emissões e mitigação de impactos ambientais, em conformidade com os compromissos de sustentabilidade urbana.

§ 3º As políticas e ações de mobilidade urbana deverão ser implementadas de forma integrada com as demais políticas setoriais municipais, especialmente as de planejamento urbano, habitação, meio ambiente, saneamento básico, desenvolvimento econômico e segurança pública, de modo a assegurar coerência institucional, eficiência administrativa e efetividade social.

Art. 5º. As diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana têm como objetivos orientar a formulação, implementação e gestão integrada das ações públicas voltadas à mobilidade sustentável, observados os princípios da acessibilidade universal, da equidade social, da eficiência administrativa e da sustentabilidade ambiental, nos seguintes termos:

- I – Promover a integração da política de mobilidade urbana com o desenvolvimento urbano e territorial previsto no Plano Diretor Municipal e em suas leis complementares, assegurando coerência normativa com as disposições da Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, e do Decreto Federal nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- II – Priorizar a elaboração e a execução de projetos estruturantes de mobilidade urbana, voltados ao fortalecimento do transporte público coletivo e capazes de induzir a ocupação urbana integrada, ordenada e sustentável no território municipal;

III – Assegurar prioridade aos modos de transporte não motorizados — como a caminhada, o ciclismo e demais formas de mobilidade ativa —, em relação aos modos motorizados, promovendo a requalificação dos espaços públicos para pedestres e ciclistas;

IV – Garantir precedência do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, de modo a otimizar o uso do espaço viário, reduzir congestionamentos e aumentar a eficiência energética e ambiental do sistema de mobilidade;

V – Promover a complementaridade e integração física, operacional e tarifária entre os diversos modos e serviços de transporte urbano, incluindo o transporte coletivo público, o transporte não motorizado e o transporte individual de utilidade pública, assegurando continuidade, acessibilidade e eficiência nos deslocamentos;

VI – Reduzir os custos sociais, ambientais e econômicos decorrentes dos deslocamentos urbanos, priorizando soluções sustentáveis, seguras e energeticamente eficientes que minimizem impactos negativos à saúde e ao meio ambiente;

VII – Incentivar o desenvolvimento tecnológico, a inovação em gestão pública da mobilidade e a utilização de fontes de energia renováveis e não poluentes, em consonância com as metas de sustentabilidade ambiental e mitigação das emissões de gases de efeito estufa;

VIII – Consolidar um modelo de governança participativa e intersetorial, que assegure o envolvimento da sociedade civil e dos conselhos municipais de políticas públicas nos processos de planejamento, decisão e monitoramento das ações de mobilidade urbana.

Art. 6º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Jaguaré, instituído por esta Lei, abrange de forma integrada os eixos temáticos e operacionais que estruturam o sistema municipal de mobilidade, compreendendo, no mínimo, os seguintes componentes:

I – Calçadas, passeios públicos e demais elementos da caminhabilidade urbana, com ênfase na padronização, acessibilidade e continuidade das rotas de pedestres;

- II – Sistema cicloviário municipal, incluindo ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, bicicletários e paraciclos, devidamente integrados ao sistema viário e ao transporte público;
- III – Sistema de transporte público coletivo, abrangendo a infraestrutura, a frota, os pontos de parada, os terminais e a regulação operacional dos serviços;
- IV – Acessibilidade universal, assegurando a eliminação de barreiras arquitetônicas, urbanísticas, comunicacionais e atitudinais, de modo a garantir igualdade de acesso e mobilidade para todas as pessoas;
- V – Sistema viário municipal, contemplando a hierarquia funcional das vias, as normas de circulação, os dispositivos de segurança e a integração com o transporte coletivo e não motorizado;
- VI – Serviços de transporte individual de passageiros de utilidade pública, compreendendo táxis, mototáxis, motofretes, motoboys e demais serviços regulados pelo Poder Público Municipal;
- VII – Serviços de transporte complementar, incluindo o transporte distrital, rural e escolar, bem como os serviços de fretamento e transporte comunitário sob regime de autorização;
- VIII – Infraestrutura de transporte de cargas e logística urbana, disciplinando o uso de vias, o controle de acesso, as operações de carga e descarga e os espaços destinados à circulação de veículos pesados;
- IX – Educação e segurança viária, contemplando programas permanentes de conscientização, fiscalização, redução de acidentes e formação cidadã no trânsito.

CAPÍTULO II

DAS CALÇADAS E PASSEIOS PÚBLICOS

Art. 7º. Todas as vias públicas inseridas no perímetro urbano do Município de Jaguaré deverão dispor de calçadas contínuas ao longo de toda a testada dos lotes, edificados ou não, destinadas prioritariamente à circulação segura e autônoma de pedestres.

§ 1º As calçadas deverão ser implantadas e mantidas em conformidade com a legislação urbanística municipal e com os parâmetros técnicos e de acessibilidade previstos nas normas vigentes, garantindo a plena integração com edificações, mobiliário urbano, equipamentos públicos e demais infraestruturas, observadas, especialmente, as disposições da ABNT NBR 9050, em sua versão mais atualizada.

§ 2º Nenhum projeto de edificação, loteamento ou empreendimento urbano será aprovado pela Administração Municipal sem a apresentação do projeto executivo das calçadas e passeios públicos correspondentes.

§ 3º A emissão do “Habite-se” ou documento equivalente ficará condicionada à execução integral das calçadas e passeios públicos previstos no projeto aprovado.

§ 4º Poderão ser instaladas sob as calçadas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem, dutos, canalizações e demais dispositivos de infraestrutura, desde que devidamente nivelados ao piso e autorizados pela Administração Municipal, sem prejuízo à acessibilidade e à segurança dos pedestres.

§ 5º Os projetos de parcelamento do solo urbano deverão contemplar o dimensionamento mínimo e o tratamento técnico dos passeios públicos, em conformidade com a legislação federal sobre parcelamento do solo e com as normas técnicas de acessibilidade, especialmente a ABNT NBR 9050. Todas as edificações implantadas pelo loteador, inclusive unidades temporárias ou stands de venda, deverão ser acompanhadas da execução dos respectivos passeios, garantindo acessibilidade plena desde as áreas de estacionamento até o interior das edificações.

Art. 8º. No perímetro urbano municipal, compete ao proprietário do imóvel, edificado ou não, a execução, manutenção e conservação da calçada correspondente à testada do lote, devendo assegurar suas condições adequadas de uso, segurança e acessibilidade.

§ 1º A implantação e a manutenção das calçadas deverão observar as normas previstas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana, no Código de Obras e Edificações e nas demais leis municipais correlatas.

§ 2º Serão consideradas em más condições de conservação as calçadas que apresentarem deformações, desníveis acentuados, irregularidades, superfícies escorregadias, revestimentos danificados, obstáculos ou qualquer elemento que comprometa a circulação segura dos pedestres e a acessibilidade universal.

§ 3º Nos casos em que houver inviabilidade técnica comprovada para a aplicação integral dos parâmetros de acessibilidade — especialmente os da ABNT NBR 9050 —, deverá ser apresentada justificativa técnica formal, devidamente assinada por profissional legalmente habilitado, acompanhada das respectivas anotações de responsabilidade técnica.

Art. 9º. Sempre que obras de infraestrutura ou intervenções públicas ou privadas exigirem a remoção, escavação ou modificação das calçadas, o executor da obra ficará obrigado a restaurá-las integralmente, restabelecendo suas condições originais de nivelamento, acabamento e acessibilidade em toda a extensão afetada, sob pena de responsabilização administrativa e civil.

Art. 10º. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas, deverão ser observadas as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), em suas versões atualizadas, notadamente:

- I – NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, considerando suas atualizações;
- II – NBR 9283 – Mobiliário urbano, considerando suas atualizações;
- III – NBR 9284 – Equipamentos urbanos, considerando suas atualizações;
- IV – NBR ISO 21542 – Acessibilidade do ambiente construído, considerando suas atualizações;
- V – NBR 16537 – Sinalização tátil direcional e de alerta, considerando suas atualizações.

Parágrafo único. As calçadas deverão também atender às disposições previstas na legislação federal, estadual e municipal aplicável. Quando houver inviabilidade técnica para aplicação integral das normas mencionadas, o responsável deverá apresentar laudo técnico justificativo formal, demonstrando a impossibilidade de adequação, acompanhado da devida responsabilidade técnica profissional.

Art. 11º. O Perímetro Prioritário da Mobilidade Urbana, definido no Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Jaguaré, será considerado área preferencial de aplicação das políticas públicas de acessibilidade universal, caminhabilidade e mobilidade ativa, devendo receber prioridade nos investimentos e intervenções de requalificação urbana promovidos pelo Poder Público Municipal.

Art. 12º. É vedada a ocupação, obstrução ou uso indevido dos passeios públicos, ainda que de forma temporária, para fins comerciais, residenciais ou particulares, preservando-se o caráter público e acessível das calçadas.

Parágrafo único. Nos casos em que obras ou intervenções temporárias exigirem o bloqueio parcial ou total do passeio público, caberá ao proprietário ou responsável técnico pela obra:

- I – Instalar sinalização adequada e visível, conforme orientação da fiscalização municipal;
- II – Implementar rota alternativa segura para pedestres, devidamente sinalizada e acessível; e
- III – Obter autorização prévia da secretaria municipal competente, conforme as normas do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 13º. É permitida a instalação de parklets em vagas de estacionamento público, desde que localizados em frente à testada e calçada do estabelecimento requerente, respeitadas as normas técnicas e urbanísticas vigentes.

§ 1º Os parklets terão caráter público e de uso livre, sendo vedada qualquer forma de exclusividade comercial, obrigatoriedade de consumo ou apropriação particular do espaço.

§ 2º A instalação de parklets dependerá de aprovação prévia de projeto junto ao órgão municipal competente, devendo o memorial descritivo conter a especificação dos materiais empregados, as diretrizes de manutenção e a indicação de profissional legalmente habilitado responsável técnico pela execução.

§ 3º A autorização para implantação de parklets será válida por prazo determinado, sujeita à renovação anual, observadas as condições de segurança, manutenção e compatibilidade com o interesse público.

CAPÍTULO III

DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 14º. O Sistema Viário Municipal de Jaguaré é constituído pelo conjunto das vias públicas integrantes do território urbano e rural do Município, classificadas e hierarquizadas de acordo com critérios de desempenho funcional, capacidade de suporte, infraestrutura disponível, uso e ocupação do solo atual e projetado, tipos de transporte predominantes, fluxo veicular e dimensões físicas.

Parágrafo único. O Sistema Viário tem por finalidade assegurar a mobilidade eficiente, segura e sustentável de pessoas e bens, devendo integrar-se às políticas de transporte coletivo, ciclomobilidade, caminhabilidade e logística urbana, em conformidade com as diretrizes do Plano Diretor Municipal e do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 15º. A hierarquia viária municipal, estabelecida nos termos da Lei do Plano Diretor Municipal Lei nº 1.744, de 23 de abril de 2024, e detalhada em seu Anexo V, compreende as seguintes categorias funcionais:

- I** – Rodovias Primárias;
- II** – Rodovias Secundárias;
- III** – Estradas Primárias
- IV** – Estradas Secundárias;
- V** – Estradas Terciárias.

Parágrafo único. O detalhamento da hierarquia viária deverá constar do mapa oficial de classificação funcional das vias e do plano cartográfico municipal constante no Plano de Mobilidade Urbana ou no Plano Diretor Municipal, sendo atualizado sempre que houver alteração significativa no uso e ocupação do solo ou no padrão de circulação urbana.

Art. 16º. A hierarquização e caracterização das vias projetadas, bem como das vias resultantes de novos parcelamentos do solo urbano, deverão ser definidas pelo Núcleo Gestor de Mobilidade Urbana, submetidas à aprovação do Conselho do Plano Diretor Municipal, e compatibilizadas com o Zoneamento Urbano e a Lei de Uso e Ocupação do Solo.

§ 1º As novas vias deverão observar os seguintes requisitos mínimos:

- I** – garantir a integração física e funcional com o sistema viário existente, assegurando a continuidade das conexões urbanas e a fluidez da circulação;
- II** – atender à hierarquia viária estabelecida no Plano Diretor Municipal, respeitando a função de cada categoria e sua capacidade de suporte;
- III** – assegurar o atendimento aos parâmetros de acessibilidade universal e segurança viária, conforme as normas técnicas da ABNT e do Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º A aprovação de projetos de parcelamento do solo ficará condicionada à comprovação da adequação das vias internas e de acesso à hierarquia viária municipal, conforme parecer técnico emitido pelos órgãos competentes.

Art. 17º. O Município de Jaguaré deverá, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, elaborar estudos técnicos de viabilidade para a municipalização do trânsito, considerando sua capacidade institucional, técnica e financeira, bem como os aspectos de fiscalização, engenharia, educação para o trânsito e monitoramento operacional, nos termos do art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997).

§ 1º Os estudos previstos no caput deverão ser submetidos à apreciação pública, mediante audiência pública convocada pela Administração Municipal, garantindo a transparência e a participação social no processo decisório.

§ 2º A decisão pela implantação ou não da municipalização do trânsito deverá ser fundamentada em critérios técnicos, considerando a melhoria da qualidade de vida da população, o uso racional dos recursos públicos municipais e a observância da capacidade de gestão e de investimento do Município.

§ 3º Na hipótese de o Município optar pela não implementação imediata da municipalização, deverá apresentar, no prazo máximo de 6 (seis) meses contados da divulgação dos estudos, alternativas administrativas e operacionais que assegurem a manutenção, fiscalização e aprimoramento das ações de trânsito, inclusive mediante convênios, consórcios ou parcerias com os Governos Estadual e Federal.

CAPÍTULO IV

DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 18º. O Sistema Cicloviário Municipal de Jaguaré tem por finalidade proporcionar condições adequadas, seguras e contínuas para a circulação de bicicletas como meio de transporte urbano, recreativo e de deslocamento funcional, integrando-se aos sistemas viário e de transporte coletivo, em consonância com as políticas de mobilidade ativa e sustentabilidade ambiental.

Parágrafo único. O sistema cicloviário constitui instrumento essencial de incentivo à mobilidade não motorizada, devendo priorizar o conforto, a segurança, a acessibilidade e a interconectividade das rotas, em conformidade com o Plano Diretor Municipal e o Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 19º. O traçado e a estrutura da rede cicloviária abrangerão toda a área urbanizada do Município, incluindo distritos e áreas de expansão, sendo definidos e atualizados pelo Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana, em conjunto com o Conselho do Plano Diretor, de acordo com a Proposta da Rede Cicloviária constante do Plano Diretor Municipal, Lei 1.744/2024.

§ 1º A definição das rotas deverá considerar:

- I – A demanda atual e potencial de ciclistas;
- II – A função viária e a hierarquia das vias;
- III – A proximidade de polos geradores de tráfego e equipamentos públicos (escolas, praças, centros comerciais e terminais de transporte);
- IV – As condições topográficas e de segurança viária; e
- V – A integração com ciclovias e rotas regionais ou intermunicipais.

§ 2º O sistema cicloviário deverá garantir interconexão física e operacional com os modos de transporte público coletivo, especialmente nas estações, terminais e pontos de integração modal.

Art. 20º. O Sistema Ciclovário Municipal será composto pelos seguintes elementos estruturais:

- I – Ciclovias;
- II – Ciclofaixas;
- III – Paraciclos;
- IV – Bicicletários;
- V – Vias compartilhadas.

§ 1º As ciclovias são vias ou faixas de uso exclusivo de ciclistas, fisicamente segregadas das pistas destinadas ao tráfego motorizado e das áreas de pedestres, podendo ser delimitadas por meio de barreiras físicas, meios-fios, desníveis, calçadas elevadas ou outros dispositivos de separação permanente.

§ 2º As ciclofaixas são faixas de circulação destinadas a ciclistas, situadas sobre a pista de rolamento ou junto à calçada, com segregação parcial, demarcação horizontal e sinalização específica, podendo utilizar diferenciação de cor, textura ou pavimento.

§ 3º Os paraciclos consistem em estruturas de pequeno porte destinadas ao apoio, ancoragem e fixação segura de bicicletas por períodos curtos ou médios, devendo estar localizados em áreas visíveis, iluminadas e de fácil acesso.

§ 4º Os bicicletários são instalações destinadas ao estacionamento prolongado de bicicletas, dotadas de dispositivos de segurança, controle de acesso e, preferencialmente, cobertura de proteção, podendo situar-se em terminais de transporte, centros comerciais, equipamentos públicos ou privados de uso coletivo.

§ 5º As vias compartilhadas correspondem a trechos do sistema viário urbano em que ocorre a circulação conjunta de veículos motorizados e bicicletas, sem segregação física entre os modos de transporte, devendo observar o princípio da convivência segura, do respeito mútuo e da prioridade ao modo mais vulnerável — o ciclista, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 21º. As ciclovias e ciclofaixas implantadas deverão observar os parâmetros técnicos e de segurança definidos pelo Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil, instituído pelo Decreto Federal nº 9.791, de 14 de maio de 2019, bem como as normas complementares aplicáveis, especialmente:

- I – ABNT NBR 16537 (sinalização tátil direcional e de alerta);
- II – ABNT NBR 9050 (acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos);
- III – Resoluções do CONTRAN referentes à sinalização cicloviária horizontal e vertical.

Parágrafo único. As dimensões, os elementos de segurança, a sinalização viária e o mobiliário urbano associados à infraestrutura cicloviária deverão ser planejados de forma a assegurar a continuidade das rotas, a visibilidade do ciclista e a redução dos conflitos de tráfego nos cruzamentos e interseções.

Art. 22º. Os paraciclos e bicicletários públicos ou privados de uso coletivo poderão ser implantados conforme a demanda identificada, devendo priorizar-se os principais polos geradores de viagens e áreas de interesse público, tais como centros administrativos, escolas, unidades de saúde, praças, terminais, áreas comerciais e equipamentos culturais.

§ 1º A definição dos locais de instalação caberá ao Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana, com parecer técnico da Secretaria Municipal de Transportes e observância das normas de acessibilidade e segurança.

§ 2º O Poder Público poderá incentivar a implantação de bicicletários e paraciclos por particulares, mediante parcerias, convênios ou termos de cooperação, desde que garantido o acesso livre, gratuito e público ao equipamento.

CAPÍTULO V

DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 23º. O Sistema de Transporte Público Coletivo constituirá serviço público essencial e deverá ter prioridade absoluta sobre os demais modos motorizados individuais em toda a extensão do território municipal.

§ 1º A operação do sistema deverá ser planejada e organizada de forma a assegurar cobertura adequada das áreas urbanas e rurais, observando-se a densidade populacional, os polos geradores de viagens e as necessidades de deslocamento cotidiano da população.

§ 2º O transporte público coletivo deverá pautar-se pelos princípios da eficiência operacional, acessibilidade universal, modicidade tarifária, segurança, sustentabilidade e integração intermodal, constituindo instrumento estratégico para a promoção da equidade social e da mobilidade sustentável.

Art. 24º. Compete ao Município de Jaguaré, por intermédio da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública, em articulação com o Conselho do Plano Diretor e o Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana, conduzir os estudos técnicos e institucionais necessários à implantação e estruturação do Sistema de Transporte Público Coletivo, em conformidade com as metas e diretrizes estabelecidas no Plano de Ação integrante desta Lei.

§ 1º Os estudos deverão contemplar, no mínimo:

- I – Avaliação da viabilidade econômica e financeira do sistema, com definição dos modelos de gestão e operação;
- II – Dimensionamento da frota, segundo a demanda estimada e a capacidade da infraestrutura viária;
- III – Definição e planejamento das linhas e rotas, assegurando conectividade, cobertura territorial e redução de tempos de deslocamento;
- IV – Determinação do tipo, quantidade e especificações técnicas dos veículos, considerando conforto, acessibilidade e eficiência energética;

- V – Análise e adoção de tecnologias digitais para monitoramento operacional, informação ao usuário e fiscalização pela Administração Pública;
- VI – Avaliação da infraestrutura de apoio e qualidade do atendimento ao usuário, incluindo pontos, terminais e abrigos;
- VII – Implantação de sistema de bilhetagem eletrônica e integração tarifária, conforme padrões de interoperabilidade e transparência administrativa;
- VIII – Análise da sustentabilidade operacional e ambiental do sistema, considerando indicadores de emissões, consumo energético e custos de manutenção;
- IX – Proposição de mecanismos de subsídio e compensação tarifária, destinados a assegurar o acesso gratuito ou reduzido de idosos, pessoas com deficiência, estudantes e demais beneficiários de políticas públicas específicas.

§ 2º Os estudos técnicos referidos neste artigo constituirão base normativa e operacional para a implantação e regulamentação do sistema de transporte coletivo, devendo subsidiar o processo licitatório e orientar os contratos de concessão, permissão ou autorização do serviço, observando os princípios da eficiência, economicidade e transparência na aplicação dos recursos públicos.

Art. 25º. As linhas e serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo deverão ser planejados e operados de forma a atender, simultaneamente, às seguintes funções estruturantes:

- I – Captação de passageiros nas áreas de origem, mediante pontos de embarque estrategicamente localizados;
- II – Transporte eficiente e seguro entre as áreas de origem e destino, assegurando regularidade, frequência e pontualidade dos serviços;
- III – Distribuição de passageiros nas áreas de destino, integrando-se à rede viária e aos polos de atração urbana;
- IV – Integração física, operacional e tarifária com os demais modos de transporte – incluindo ciclomobilidade, transporte individual de utilidade pública, transporte escolar e transporte complementar.

Parágrafo único. O planejamento das linhas deverá observar o princípio da complementaridade modal, evitando sobreposição de itinerários e otimizando a cobertura territorial, de modo a garantir a universalização do acesso ao transporte público.

Art. 26º. Os estudos e projetos de implantação do Sistema de Transporte Público Coletivo no Município de Jaguaré deverão conter propostas detalhadas de localização, dimensionamento e qualificação dos pontos de parada e abrigos, acompanhadas de justificativas técnicas e fundamentadas em critérios de acessibilidade, segurança, conforto e integração modal.

§ 1º As propostas deverão contemplar, no mínimo:

- I – Modelos de abrigos compatíveis com as normas de acessibilidade e conforto térmico, em conformidade com a ABNT NBR 9050 e demais normas aplicáveis;
- II – Integração física e funcional com o sistema ciclovitário municipal, priorizando o acesso seguro de ciclistas aos pontos de parada e terminais;
- III – Instalação de iluminação pública adequada e elementos de segurança viária e patrimonial;
- IV – Padronização visual e de mobiliário urbano, de modo a garantir identidade estética e fácil reconhecimento dos pontos de transporte público;
- V – Espaços reservados à comunicação visual e informativa, contendo horários, itinerários e informações sobre acessibilidade e integração modal.

§ 2º A implantação dos equipamentos de apoio ao transporte público deverá observar os princípios da universalidade do acesso, conforto, segurança e eficiência operacional, devendo priorizar as áreas de maior demanda e vulnerabilidade social.

CAPÍTULO VI

DOS SERVIÇOS DE UTILIDADE PÚBLICA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Art. 27º. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros constituem atividade de interesse coletivo, sujeita à organização, regulação, controle e fiscalização do Poder Público Municipal, observadas as normas técnicas, de segurança e de qualidade definidas em regulamento próprio.

§ 1º A prestação desses serviços deverá atender aos requisitos mínimos de segurança operacional, conforto, higiene, acessibilidade e qualidade, assegurando-se o direito dos usuários à transparência nas informações e à modicidade das tarifas.

§ 2º Compete à autoridade municipal competente:

- I – Estabelecer os critérios de concessão, permissão ou autorização dos serviços;
- II – Fixar os valores máximos das tarifas aplicáveis, observando estudos técnicos e princípios da modicidade e equilíbrio econômico-financeiro;
- III – Expedir normas complementares de operação e fiscalização, compatíveis com a legislação federal e estadual; e
- IV – Garantir a padronização visual e a identificação dos veículos, quando aplicável, promovendo a segurança e a confiabilidade do serviço.

§ 3º A organização e fiscalização dos serviços deverão ser orientadas pelos princípios da transparência administrativa, eficiência na gestão pública, sustentabilidade ambiental e inclusão social, integrando-se ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 28º. O Poder Público Municipal, deverá, no prazo máximo de 12 (doze) meses, editar regulamento próprio para disciplinar o sistema de transporte individual de passageiros, abrangendo:

- I – O serviço de transporte público individual por táxis;

II – O transporte remunerado privado individual de passageiros, realizado mediante plataformas tecnológicas ou aplicativos; e

III – Os serviços de entrega e transporte de pequenos volumes e encomendas, realizados por motocicletas, bicicletas e veículos automotores.

§ 1º O regulamento deverá estabelecer os requisitos técnicos e operacionais, as condições de segurança e fiscalização, os critérios de autorização e credenciamento, bem como as obrigações dos prestadores e usuários, observando os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da defesa do interesse público.

§ 2º Até a publicação e entrada em vigor do referido regulamento, não será impedida a operação dos serviços mencionados neste artigo, desde que observadas as normas legais e regulamentares federais e estaduais vigentes, cabendo à Administração Municipal exercer fiscalização preventiva e orientadora para garantir a segurança e a legalidade das atividades.

CAPÍTULO VII

DO NÚCLEO GESTOR DA MOBILIDADE URBANA

Art. 29º. Fica instituído o Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana de Jaguaré, órgão colegiado de caráter consultivo, deliberativo e participativo, responsável pelo acompanhamento, proposição, deliberação e monitoramento das políticas públicas de mobilidade e acessibilidade urbana no território municipal.

Parágrafo único. O Núcleo Gestor atuará como instância permanente de governança, articulação e controle social, abrangendo as áreas de mobilidade ativa, transporte coletivo, acessibilidade universal, circulação viária e infraestrutura urbana, tanto em espaços públicos quanto em edificações públicas e privadas de uso coletivo.

Art. 30º. Compete ao Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana, no âmbito de suas atribuições legais, exercer as seguintes funções:

- I – Acompanhar a execução das metas, programas e projetos definidos no Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- II – Avaliar os indicadores de desempenho relacionados à acessibilidade, transporte coletivo, ciclomobilidade, caminhabilidade e segurança viária;
- III – Participar da elaboração dos relatórios anuais de monitoramento e avaliação do Plano;
- IV – Propor ajustes, revisões e atualizações periódicas com base nos resultados obtidos e nas demandas sociais e institucionais;
- V – Colaborar na integração entre as políticas de mobilidade, uso e ocupação do solo e meio ambiente, assegurando coerência com o Plano Diretor Municipal;
- VI – Emitir pareceres técnicos e recomendações sobre projetos de infraestrutura viária e transporte coletivo de interesse municipal;
- VII – Sugerir prioridades de investimento público e propor critérios para alocação de recursos em ações de mobilidade sustentável;
- VIII – Promover a adequação das políticas municipais aos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012);
- IX – Assegurar a participação da sociedade civil nos processos decisórios referentes à mobilidade e acessibilidade urbanas;
- X – Organizar reuniões públicas, audiências e fóruns de debate, visando à construção coletiva de soluções e projetos;
- XI – Acompanhar a execução orçamentária e financeira dos recursos vinculados ao Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável;
- XII – Fiscalizar a transparência na gestão de contratos, concessões e parcerias público-privadas relativas à mobilidade;
- XIII – Promover campanhas educativas permanentes sobre segurança viária, respeito ao pedestre e ao ciclista e uso racional do transporte motorizado;
- XIV – Fomentar parcerias com instituições de ensino, associações e entidades civis, para a formação de uma cultura cidadã de mobilidade segura e sustentável;
- XV – Analisar projetos viários, planos de transporte e empreendimentos urbanos com potencial impacto na circulação e na mobilidade municipal;
- XVI – Emitir recomendações técnicas sobre adequação de obras e projetos às normas de acessibilidade, segurança e sustentabilidade;

- XVII – Acompanhar a implantação de calçadas, ciclovias, travessias e sinalização nas áreas prioritárias de mobilidade ativa e acessível;
- XVIII – Apoiar a fiscalização integrada entre os órgãos municipais de trânsito, obras, transporte e meio ambiente;
- XIX – Atuar como instância de articulação e integração intersetorial, promovendo a cooperação entre o Poder Público, os conselhos municipais temáticos e a sociedade civil organizada;
- XX – Incentivar o intercâmbio técnico e institucional com outros municípios, órgãos estaduais e entidades regionais, como o Departamento de Edificações e de Rodovias do Espírito Santo (DER-ES), para o desenvolvimento de projetos conjuntos;
- XXI – Coordenar o processo participativo de revisão do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob), assegurando ampla representatividade social, técnica e institucional;
- XXII – Validar tecnicamente e socialmente as propostas de atualização do Plano, elaborando pareceres e encaminhando-os ao Poder Executivo e ao Poder Legislativo Municipal.

Art. 31º. O Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana será composto por membros titulares e suplentes, representantes dos seguintes órgãos, entidades e segmentos:

- I – Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública;
- II – Secretaria Municipal de Gabinete;
- III – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico;
- IV – Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos;
- V – Secretaria Municipal de Transportes;
- VI – Gabinete do Prefeito;
- VI – Procuradoria Jurídica Municipal;
- VII – Sociedade Civil, com representação de associações comunitárias, instituições de ensino, entidades de classe e organizações não governamentais atuantes na área;

VIII – Câmara Municipal de Jaguaré, por meio de representação formal do Poder Legislativo.

Parágrafo único. A participação no Núcleo Gestor será considerada função de relevante interesse público, não sendo remunerada, vedada qualquer forma de gratificação ou compensação pecuniária.

Art. 32º. A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública exercerá a Presidência do Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana, cabendo-lhe coordenar as atividades administrativas, convocar e presidir as reuniões, além de garantir a execução das deliberações aprovadas pelo colegiado.

Parágrafo único. O Presidente do Núcleo Gestor poderá designar vice-presidente e secretários executivos para apoio técnico, organizacional e de registro das atas e resoluções.

Art. 33º. O Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana, instituído pela Decreto nº 273, de 14 de julho de 2025, deverá elaborar e apresentar, no prazo máximo de 3 (três) meses a contar da publicação desta Lei, seu Regimento Interno, que disciplinará:

- I – Sua estrutura organizacional e competências complementares;
- II – A periodicidade e o funcionamento das reuniões ordinárias e extraordinárias;
- III – Os procedimentos de deliberação, votação e registro das decisões;
- IV – As normas de convocação, composição e substituição de seus membros;
- V – Os mecanismos de publicidade, transparência e participação social.

Parágrafo único. O Regimento Interno deverá ser aprovado pelo plenário do Núcleo Gestor e homologado pela Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Segurança Pública, observando-se as disposições do artigo 30 desta Lei e a legislação municipal vigente.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 34º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Jaguaré (PlanMob) integra a presente Lei como Anexo Técnico-Normativo, constituindo instrumento complementar destinado ao planejamento, implementação, monitoramento e desenvolvimento das políticas públicas de mobilidade urbana no âmbito do Município.

§ 1º O Plano compreende o conjunto de diretrizes, metas, programas e o respectivo Plano de Ação, que orientam a execução das estratégias municipais voltadas à mobilidade, acessibilidade, transporte e circulação, em consonância com o Plano Diretor Municipal (Lei nº 1.744/2024) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012).

§ 2º As disposições contidas no Plano de Mobilidade Urbana possuem caráter vinculante e normativo, devendo ser observadas por todos os órgãos e entidades da Administração Pública Municipal, direta e indireta, em suas atividades de planejamento urbano, obras, transportes, trânsito e infraestrutura.

Art. 35º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser objeto de revisão e atualização periódica, a cada cinco anos, ou antes desse prazo, sempre que a evolução urbana, tecnológica, demográfica ou socioeconômica do Município justificar sua adequação.

§ 1º A revisão poderá ser instaurada por iniciativa do Poder Executivo ou mediante deliberação do Poder Legislativo, quando houver estudos técnicos, avaliações de desempenho ou solicitações formais que apontem a necessidade de alterações nos programas, metas ou diretrizes do Plano.

§ 2º O processo de revisão deverá assegurar ampla participação social, mediante audiências públicas, consultas populares e pareceres técnicos do

Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana, observando-se os princípios da gestão democrática e da transparência administrativa.

Art. 36º. Compete ao Conselho do Plano Diretor Municipal, em articulação com o Núcleo Gestor da Mobilidade Urbana, exercer as funções de acompanhamento, monitoramento e deliberação técnica sobre as eventuais alterações, revisões ou complementações do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. O Conselho e o Núcleo Gestor deverão manter registros sistemáticos e relatórios anuais de execução e desempenho, os quais servirão de base para subsidiar os processos de avaliação e atualização do Plano.

Art. 37º. Com vistas a assegurar o cumprimento das diretrizes e objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), o Poder Executivo Municipal fica autorizado a promover licitações, contratações e parcerias destinadas à execução de projetos, obras e serviços relacionados às ações previstas nesta Lei e em seu Plano Anexo.

§ 1º As licitações referidas neste artigo deverão observar os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e sustentabilidade, nos termos da Lei Federal nº 14.133/2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos).

§ 2º O Município poderá ainda celebrar convênios, termos de cooperação e parcerias público-privadas (PPPs) com entes públicos e privados, visando à implementação das políticas de mobilidade urbana sustentável, observada a legislação vigente e as diretrizes orçamentárias municipais.

Art. 38º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial, revogando-se todas as disposições legais e regulamentares em contrário, e passa a constituir o marco jurídico municipal de planejamento, gestão e execução das políticas de

mobilidade urbana de Jaguaré, em conformidade com os princípios constitucionais e federativos de desenvolvimento urbano sustentável.

Gabinete do Prefeito, em XX de XXXXXXXXXX de 2025.

Marcos Antônio Guerra Wandermurem

Prefeito Municipal

6. REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana – Relatório Geral 2023**. São Paulo: ANTP, 2023. Disponível em: <<https://www.antp.org.br/publicacoes/sistema-de-informacoes-da-mobilidade-urbana-simob>>. Acesso em: 11 outubro de 2025.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14644:2021 – Sinalização viária – Películas – Requisitos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10152: Acústica – Níveis de pressão sonora em ambientes internos a edificações**. 2. ed., versão corrigida 31 mar. 2020. Rio de Janeiro: ABNT, 2017.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana: Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 29 setembro 2025.

BRASIL. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). **Frota de veículos – Estatísticas Nacionais**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/senatran/pt-br/assuntos/estatisticas/frota>. Acesso em: 29 setembro de 2025.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 set. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acesso em: 10 de setembro de 2025.

BRASIL. Lei nº 13.019, de 31 de julho de 2014. **Institui o regime jurídico das parcerias voluntárias entre a administração pública e as organizações da sociedade civil.** Diário Oficial da União, Brasília, 31 jul. 2014. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l13019.htm. Acesso em: 15 out. 2025.

BRASIL. Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005. **Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências.** Diário Oficial da União, Brasília, 7 abr. 2005. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm. Acesso em: 15 outubro de 2025.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).** Diário Oficial da União, Brasília, 7 jul. 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 15 outubro 2025.

BRASIL. Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011. **Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal.** Diário Oficial da União, Brasília, 18 nov. 2011. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm. Acesso em: 15 outubro de 2025.

BRASIL. **Lei nº 12.587 de 3 janeiro de 2012: Institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Publicado no DOU em 04 de janeiro de 2012.

BRASIL. **Lei nº 14.000 de 19 de maio de 2020. Altera a Lei nº 12.587/2012.** Publicado no DOU em 20 de maio de 2020.

BRASIL. **Lei nº 14.748 de 5 de dezembro de 2023. Altera a Lei nº 12.587/2012.** Publicado no DOU em 6 de dezembro de 2023.

BRASIL. Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. **Regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.** Diário Oficial da União, Brasília, 2 dez. 2004. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm> Acesso em: 15 outubro de 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (São Paulo). **Manual de Sinalização Urbana – Volume 5: Sinalização Horizontal.** Revisão 03. São Paulo: CET, 2025. Disponível em: <https://www.cetesp.com.br/media/392037/msu-vol-05-horizontal-rev-03.pdf>. Acesso em: 29 maio de 2025.

COSTA, Eduardo Souza da. *Como as medidas de desestímulo ao uso do automóvel melhoram a mobilidade urbana.* ArchDaily Brasil, 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/866944/como-as-medidas-de-desestimulo-ao-uso-do-automovel-melhoram-a-mobilidade-urbana>. Acesso em: 11 junho de 2025.

FERIANCIC, Gabriel; MURACHCO, Karine; FERIANCIC, Stanislav; MATHEUS, Rodrigo; MARTINS, Ivana Augusto. Plano de mobilidade urbana, o novo instrumento de gestão pública. In: **19º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito**, 2013, Brasília. Anais... p. 1-9. Disponível em: <https://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmdocument/2013/10/07/101c72e9-6f8f-45cd-afad-4ead5a92230b.pdf>. Acesso em: 15 de outubro de 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022: População e domicílios por município.** Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 junho 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Mobilidade urbana e transporte público no Brasil: desafios e perspectivas.** Brasília: IPEA, 2020. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br>. Acesso em: 29 setembro de 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Diagnóstico da Mobilidade Urbana no Brasil.** Brasília: IPEA, 2017. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/170227_relatorio_mobilidade_urbana.pdf. Acesso em: 29 setembro 2025.

JAGUARÉ. Lei nº 1.744 de 23 de abril de 2024. **Institui o Plano Diretor de Jaguaré e dá outras providências.** Jaguaré, 2024.

LYNCH, Kevin. ***A Theory of Good City Form***. Cambridge: MIT Press, 1981.