PROJETO DE LEI Nº 018/2019

DISPÕE SOBRE A INSTITUIÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA MARIA DE JETIBÁ E ESTABELECE AS DIRETRIZES PARA ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLEMENTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Prefeito Municipal de Santa Maria de Jetibá, Estado do Espírito Santo.

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

CAPÍTULO I
Seção I
Das disposições preliminares

Art. 1º. Esta Lei institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Santa Maria de Jetibá - PlanMob Santa Maria de Jetibá - que estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar diretrizes e ações previstas no Plano e na Lei nº 922/2006.

Parágrafo Único. O PlanMob Santa Maria de Jetibá tem por finalidade orientar as ações do Município de Santa Maria de Jetibá no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

Art. 2°. O PlanMob Santa Maria de Jetibá guarda compatibilidade com a Lei Municipal inº 27 de novembro 1989, Lei Municipal nº 922 de novembro de 2006, a Lei Municipal nº 2.085 de 2018, e as normas de acessibilidade do Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004.

Seção II
Dos Conceitos e Definições

Art. 3°. Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - ACESSIBILIDADE: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;

II - ACESSÍVEL: espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa;

III - **BICICLETÁRIO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

IV - **CALÇADA:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação, placas de sinalização e outros fins;

V- CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

VI - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VII - MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

VIII - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;

IX - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

X - PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos;

XI - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XII - POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XIII - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto são público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XIV - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;

XV - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XVI - VAGA: espaço destinado à garagem ou ao estacionamento de veículos;

CAPÍTULO II

DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais

Art. 4°. O PlanMob Santa Maria de Jetibá obedece aos seguintes princípios:

I - reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo município;

II - universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

III - acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

IV - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V - gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;

VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;

VII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VIII - segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano.

Art. 5°. O PlanMob Santa Maria de Jetibá orienta-se pelas seguintes diretrizes:

II - priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II - criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

III - integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

V - priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VI - desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

VII - integração dos diversos meios de transporte;

VIII - planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;

IX - estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

X - fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

XI - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob Santa Maria de Jetibá;

XII - promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob Santa Maria de Jetibá;

XIII - priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação de redes voltadas ao transporte público coletivo e o transporte não-motorizado.

Art. 6°. O PlanMob Santa Maria de Jetibá possui como objetivos gerais:

I - proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

II - contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;

III - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

IV - proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

V - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

VI - consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana;

VII - proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

VIII - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

IX - consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO III
DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA MARIA DE JETIBÁ- PLANMOB SANTA MARIA DE JETIBÁ.
Seção I

Art. 7°. O PlanMob Santa Maria de Jetibá contém:

I - os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II - ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana;

III - proposta de hierarquização do Sistema Viário em conformidade com a legislação urbanística municipal vigente;

IV - recomendações de estudos e projetos para reformulação e reorganização do Sistema Viário;

V - proposta de implantação do Sistema Viário de Consolidação a Longo Prazo;

VI - recomendações de estudos e projetos específicos para as infraestruturas destinadas aos modos de transporte não motorizados;

VII - rede de circulação, análise de demandas e condições operacionais do Sistema Viário;

VIII - simulação de cenários;

IX - propostas para a gestão da mobilidade no âmbito do Município;

X - recomendações de estudos e projetos para transporte coletivo em suas diversas escalas;

Seção II
Dos Objetivos Estratégicos

Art. 8°. O PlanMob Santa Maria de Jetibá contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I - tornar o pedestre protagonista no uso espaço público, proporcionando-lhe acessibilidade universal, seja em vias públicas ou equipamentos;

II - tornar o transporte público coletivo mais atrativo, promovendo o desestímulo ao uso do transporte individual motorizado;

III - promover o uso de meios de transportes não-motorizados;

IV - promover a segurança no trânsito;

V - assegurar que as intervenções no Sistema de Mobilidade Urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental;

Art. 9°. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o pedestre protagonista no uso espaço público, o Poder Executivo priorizará:

I - a criação de rede de calçadas conectadas aos mais diversos equipamentos e usos da cidade, providas de acessibilidade universal, estimulando os deslocamentos e a circulação de pedestres de forma segura e inclusiva;

II - a criação de espaços exclusivos a circulação de pedestres;

III - a criação de espaços públicos compartilhados no Sistema Viário, com prioridade ao deslocamento de pedestres, com regulamentação de velocidade veicular adequada a promoção do compartilhamento harmônico na via pública;

Art. 10. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte coletivo mais atrativo, o Poder Executivo priorizará:

I - a criação de rede de calçadas e caminhos compartilhados providos de acessibilidade universal, de forma a estimular os deslocamentos e a circulação de pedestres até os locais de acesso ao transporte coletivo;

II - a criação de linhas oficiais de transporte público coletivo na Sede da municipalidade, de forma atender equitativamente a população, proporcionando o desestímulo ao uso de modais motorizados individuais;

III - a implantação de política tarifária que promova acessibilidade econômica ao sistema, proporcionando maiores condições de atratividade ao uso do transporte público coletivo;

IV - a promoção de condições adequadas de acesso ao transporte público para os portadores de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida;

V - a promoção de políticas de estacionamento que promova integração com o transporte público coletivo;

VI - a promoção de ações educativas voltadas a mudança da percepção da população quanto ao uso do transporte individual e coletivo;

VII - a sinalização adequada e a nomenclatura das vias e dos logradouros públicos, de forma a orientar o usuário com relação a itinerários e horários.

Art. 11. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover o uso de meios de transportes não-motorizados, o Poder Executivo priorizará:

I - a criação de rede específica para tráfego de bicicletas, preferencialmente conectada a equipamentos voltados a educação, saúde, cultura, religião e entretenimento;

II - Implantação de paraciclos e/ou bicicletários, estrategicamente posicionados, de modo a viabilizar o deslocamento dos usuários.

III - a promoção no âmbito do legislativo municipal da possibilidade de criação legislação específica que garanta nos espaços privados voltados a indústria, comércio e serviço, espaços específicos para estacionamento de bicicletas, preferencialmente internamente aos limites destes imóveis;

Art. 12. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará:

I - a promoção de ações de engenharia de trânsito com intuito de identificar e diminuir ocorrências em locais específicos ou em trechos do Sistema Viário, que possuam potencial risco de ocorrências e fatalidades;

II - a promoção de ações educativas voltadas a Cultura de Paz no Trânsito, disseminando conceitos relacionados ao respeito a sinalização de trânsito, a prioridade de uso do espaço público e o seu compartilhamento solidário;

Art. 13. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria da qualidade ambiental, o Poder Executivo priorizará:

I - a difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e a qualidade de vida;

II - a adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III - a atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual.

Seção III
Dos Instrumentos de Gestão

Art. 14. Para viabilizar as estratégias definidas na **Seção II** deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, tais como:

I - adoção do processo de planejamento participativo, visando a democratizar a gestão urbana e orçamentária;

II - restrição e controle *de* acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos de grande porte em locais e horários predeterminados;

III - implantação de estacionamentos rotativos;

IV - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

V- implantação de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

VI - implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público.

CAPÍTULO IV
DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art.15. O Sistema de Mobilidade Urbana de Santa Maria de Jetibá leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§ 1°. São os meios de transporte urbanos:

I - motorizados;
II - não motorizados.

§ 2°. Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:
a) de passageiros; e
b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:
a) coletivo; e
b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:
a) público; e
b) privado.

§ 3°. São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias e ciclofaixas;

II - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

III - terminais rodoviários;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações;

VII- instrumentos de controle e fiscalização.

Seção I

Do Transporte de Cargas

Art. 16. São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

I - Criar contorno de desvio ligando rodovias para evitar circulação de veículos de grande porte na parte central da cidade;

II - criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades;

III- Regulamentar as paradas, rotas, restrições de horários e circulação do transporte.

Seção II

Do Transporte Público Coletivo

Art. 17. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor.

§ 1°. As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§ 2°. O Sistema de Transporte Público Coletivo deverá atender às necessidades das áreas comerciais, de serviço, industriais, turísticas ou de lazer.

§ 3°. O Sistema de Transporte Público Coletivo deverá ser licitado, regulamentado e fiscalizado pela Prefeitura Municipal.

Art. 18. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Santa Maria de Jetibá:

I - ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

II - ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana;

III - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Seção III

Do Transporte Público Individual

Art. 19. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro).

Seção IV

Do Transporte Não Motorizado

Art. 20. Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 21. O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Diretor Cicloviário Municipal ou atendimento as diretrizes previstas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana - PlanMob Santa Maria de Jetibá, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 22. Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, notadamente os equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praças.

Parágrafo Único. Em parques urbanos e equipamentos de interesse turístico, o Poder Público poderá explorar ou conceder exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 23. O sistema cicloviário deverá garantir:

I - a afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;

II - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 24. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 25. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 26. São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

I - ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias,livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II - calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III - faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV - iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V- equipamentos e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

Parágrafo Único. É assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

Art. 27. São deveres dos pedestres:

I - andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado direito;

II - atravessar as vias nas faixas a eles destinadas;

III - quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;

IV - quando a faixa de pedestre for semaforizada com foco para pedestre, observar a sinalização;

V - quando a faixa de pedestre for semaforizada sem foco para pedestre, aguardar o fechamento para o fluxo de veículos;

VI - ajudar crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências nas travessias;

VII - não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;

VIII - caminhar pelo acostamento ou, quando não houver, pela lateral da pista nas vias sem calçada, sempre de frente para os veículos;

IX - obedecer à sinalização de trânsito.

CAPÍTULO V
MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS DO PLANMOB SANTA MARIA DE JETIBÁ.
Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob Santa Maria de Jetibá.

Art. 28. Deverá ser instituído por lei o Conselho Gestor da Mobilidade Urbana de Afonso Cláudio, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei, com o objetivo de realizar o monitoramento da implementação do PlanMob Santa Maria de Jetibá.

Seção II
Da Revisão do PlanMob Santa Maria de Jetibá.

Art. 29. O PlanMob Santa Maria de Jetibá, instituído por esta Lei, deverá ser revisto pela Câmara Municipal, por proposta do Poder Executivo, no prazo máximo de 3 anos, contados da data de sua publicação.

Art. 30. As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverão ser realizadas incluindo ampla e democrática participação da sociedade, nos termos desta Lei.

Art. 31. As revisões periódicas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Santa Maria de Jetibá serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

I - a análise da situação do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

II - a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 32. O Anexo único, contendo o teor do PlanoMob é parte integrante desta Lei.

Art. 33. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 34. Revogam-se as disposições em contrário.

Registre-se. Publique-se. Cumpra-se.

Santa Maria de Jetibá-ES, 17 de Abril de 2019.

HILÁRIO ROEPKE
Prefeito Municipal

Santa Maria de Jetibá-ES, 17 de Abril de 2019.

MENSAGEM Nº 020/2019

ENCAMINHA PROJETO DE LEI Nº 018/2019, QUE INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA MARIA DE JETIBÁ E ESTABELECE AS DIRETRIZES PARA ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLEMENTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS.

A Sua Excelência o Senhor
Vereador **ELMAR FRANCISCO THOM**
Presidente da Câmara Municipal de Santa Maria de Jetibá

Senhor Presidente,
Senhores Vereadores e Vereadora

Tendo em vista o teor do Ofício nº 4154/2013/PR-ES/GAB/CVSC, datado de 24 de Setembro de 2013, subscrito pelo Procurador da República Dr. Carlos Vinícius Soares Cabeleira, cujo teor estabelece a necessidade de elaboração de Plano de Mobilidade Urbana Municipal, nos termos da Lei nº 12.587/2012, visa o presente Projeto de Lei a instituição do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Santa Maria de Jetibá/ES, para integral atendimento aos ditames da legislação vigente.

O aludido Plano de Mobilidade Urbana contemplará, entre outros, os objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, no que tange a serviços de transporte público coletivo, circulação viária, infraestrutura, acessibilidade, integração, operação e outros elementos relevantes.

Solicitamos seja este Projeto de Lei impulsionado em **REGIME DE URGÊNCIA**, nos termos do § 1°, do art. 48, da Lei Orgânica Municipal.

Na expectativa da aprovação no incluso Projeto de Lei, apresentamos a Vossa Excelência e aos ilustres Vereadores Santamarienses, os nossos votos de elevado apreço e distinta consideração.

Atenciosamente

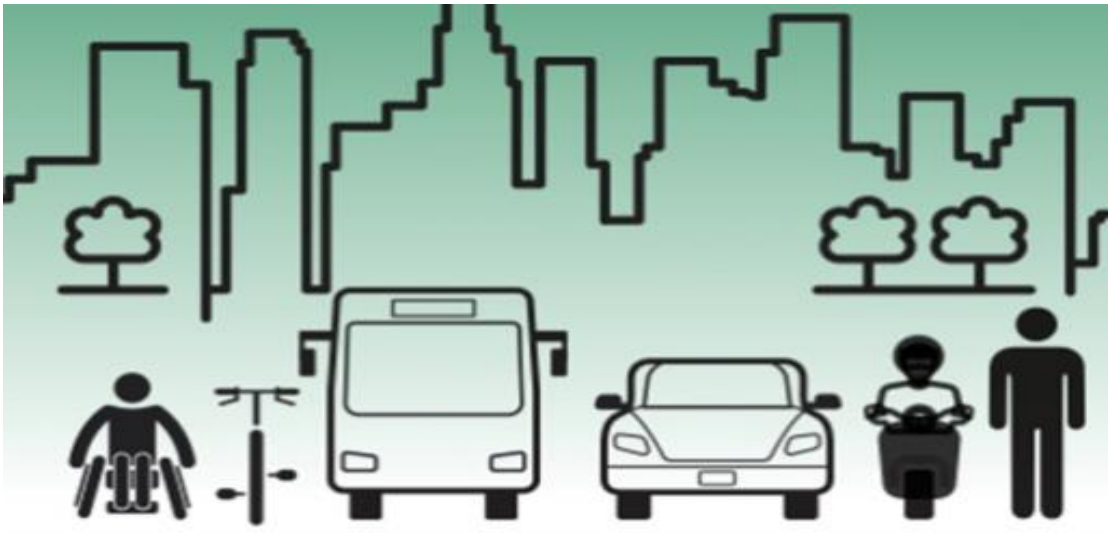
HILÁRIO ROEPKE
Prefeito Municipal

Processo nº 11138/2013



PLANO DE MOBILIDADE URBANA

SANTA MARIA DE JETIBÁ-ES



Prefeitura Municipal de Santa Maria de Jetibá

Rua Dalmácio Espíndula,115 – Centro-Santa Maria de Jetibá – CEP: 29.645-000
Telefone: (27) 3263-4800
www.pmsmj.es.gov.br

2019

Plano de Mobilidade Urbana: Plano de Mobilidade Urbana de Santa Maria de Jetibá- Espírito Santo, 2019.

27p.

1.Apresentação. 2.Histórico da Cidade. 3.Caracterização do município. 4.Transporte público coletivo. 5.Circulação Viária. 6.Infraestrutura do Sistema de Mobilidade Urbana. 7.Acessibilidade. 8.Integração dos modos de transporte público e estes com privados e não privados e não motorizado. 9.Transporte de Cargas. 10. Polos geradores de viagem. 11.Área de Estacionamento. 12.Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada. 13.Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada. 14.Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA DE JETIBÁ

Hilário Roepke
Prefeito Municipal

Florentino Guilherme
Vice Prefeito

Paulo Emilio Arnsholz
Secretaria de Obras e Infraestrutura

Silvia Helena Ferreira de Freitas Giordani
Secretaria de Planejamento e Projetos

José Carlos de Assis
Secretaria de Transportes

Luciano Alves da Silva
Secretaria de Serviços Urbanos

Nelcelina Espíndula
Secretaria de Trabalho, Desenvolvimento e Ação Social

Edgar Miertschink
Secretaria de Administração

Egnaldo Andreatta
Secretaria de Agropecuária

Sebastião Luiz Siller
Controladoria Interna

Jardell Rodrigues Miertschink
Secretaria de Cultura e Turismo Interino

Beatriz Elias da Silva e Souza
Secretaria de Educação

Jardell Rodrigues Miertschink
Secretaria de Esportes e Lazer

Kayo de Souza Kuster
Secretaria de Fazenda

Eliana Aparecida Pelacani Berger
Secretaria do Interior

Enoc Joaquim da Silva
Secretaria Jurídica

Rosi Angela Krause
Secretaria de Meio Ambiente

EQUIPE MULTIPROFISSIONAL DE APOIO

Paulo Emilio Arnsholz
Secretaria de Obras e Infraestrutura

Silvia Helena Ferreira de Freitas Giordani
Secretaria de Planejamento e Projetos

José Carlos de Assis
Secretaria de Transportes

Siguimar Schwanz
Subsecretário de Transporte

Sanderleia Wruck Espindula
Gerente de Transporte

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL POR DESENVOLVER O PLANO DE MOBILIDADE URBANA.

Maria Félix Moraes Barros
Coordenadora de Desenvolvimento Urbano

Renata Neves Holz
Gerente de Análise de Projetos

Silvia Helena Ferreira de Freitas Giordani
Secretaria de Planejamento e Projetos

Resumo.....8
1.0 Apresentação 09
2.0 Histórico da Cidade. 10
3.0 Caracterização do Município. 12
3.1 Aspecto Populacional.....13
3.2 Aspectos Econômicos e Culturais.....14
4.0 Transporte Coletivo 16
4.1Diagnótico.....16
4.2 Objetivo.....17
4.3 Metas 17
4.4 Ações Estratégicas. 17
5.0 Circulação Viária.....18
5.1 Diagnóstico 18
5.2 Objetivo.....19
5.3 Metas 19
5.4 Ações Estratégicas. 19
6.0 Infraestrutura do Sistema de Mobilidade Urbana. 20
6.1 Diagnóstico. 20
6.2 Objetivos. 20
6.3 Metas 21
6.4 Ações Estratégicas 21
7.0 Acessibilidade.....21
7.1 Diagnóstico. 21
7.2 Objetivos. 22
7.3 Metas 22
7.4 Ações Estratégicas 22
8.0 Integração dos Modos de Transporte Público e destes com os Privados e não Motorizados 23
8.1 Diagnóstico. 23
8.2 Objetivos. 23
9.0 Transporte de Cargas 23
9.1 Diagnósticos 24
9.2 Objetivos.....24
9.3 Metas. 24
9.4 Ações Estratégicas. 25
10.0 Polos Geradores de Viagem 25
10.1 Diagnóstico 25
10.2 Objetivos.....26
10.3 Metas. 26
10.4 Ações Estratégicas. 26
11. Área de Estacionamento 26
11.1 Diagnóstico 26
11.2 Objetivos.....27
11.3 Metas. 27
11.4 Ações Estratégicas.....27
12.0 Áreas e Hórarios de Acesso e Circulação Restrita ou Controlada.....27
12.1 Diagnóstico 27
12.2 Objetivos.....28
12.3 Metas. 28
12.4 Ações Estratégicas. 28
13.0 Mecanismo e Instrumento de Financiamento do Transporte Público Coletivo e Infra 29
13.1 Diagnóstico 29
13.2 Objetivos.....29
13.3 Metas. 29
13.4 Ações Estratégicas. 29
14. Sistema de Avaliação , Revisão e Atualização Periódica. 30

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01- FOTO NOTURNA DE SANTA MARIA DE JETIBÀ **10**

FIGURA 02- LOCALIZÃO DO MUNICÍPIO DE SANTA MARIA DE JETIBÁ..... **12**

FIGURA 03- FRUTA PRODUZIDA NA REGIÃO **14**

FIGURA 04- FOTO CASA ESTILO POMERANO **15**

FIGURA 05- FOTO CASAMENTO ESTILO POMERANO **15**

FIGURA 06- COLETIVO QUE CIRCULA NO MUNICÍPIO **16**

FIGURA 07- ÔNIBUS LÍRIO DOS VALES **16**

FIGURA 08- ÔNIBUS LINHA PRETTI..... **16**

FIGURA 09- TÁXI DE SANTA MARIA DE JETIBÁ..... **18**

FIGURA 10- CAMINHÃO QUE TRANSPORTA PEDRA **24**

FIGURA 11- CAMINHÃO TRANSPORTA GRÃOS **24**

FIGURA 12- SUGESTÃO DE POST PARA INCENTIVAR O LAZER **28**

SIGLAS E NOMES

Agente da autoridade de trânsito: – pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

Área rural: região caracterizada por não possuir imóveis edificados ao longo de sua extensão.

Área urbana: região caracterizada por possuir imóveis edificados ao longo de sua extensão, entre-cortados por ruas, avenidas, vielas, caminhos e similares abertos à circulação pública.

Automóvel: veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

Autoridade de trânsito: dirigente máximo de órgão ou entidade executiva integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

Bicicleta: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

Caminhão: veículo automotor destinado ao transporte de carga, com carroçaria, e peso bruto total superior a 3500 Kg.

Caminhão bitrem: veículo automotor, misto, com até 9 eixos e transporta uma carga de até 74 toneladas podendo medir até 30 metros.

Caminhonete: veículo automotor destinado ao transporte de carga, com peso bruto total de até 3500 Kg.

ABNT-Associação Brasileira de Normas Técnicas.

PlaMob- Plano de Mobilidade Urbana.

RESUMO:

Este documento foi desenvolvido seguindo orientação da lei Federal n°12.587 de 3 de Janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana que prevê instrumentos que melhoram a mobilidade como um todo, sendo determinado, com base no Estatuto da Cidade, que cidades com mais de 20.000 habitantes devem elaborar planos de mobilidade urbana de forma integrada aos seus planos diretores municipais. A lei federal representa um avanço no que diz respeito a estruturação legal de uma gestão pertinente, fiscalização e operação dos meios de transporte, tendo como objeto de estudo o seguinte propósito,

Capítulo I-Art. 7° A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos;

I- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II-Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômico dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

V- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia de construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

O Plano de Mobilidade Urbana busca favorecer o transporte coletivo e incentivar o uso do espaço público por pedestres e ciclistas, de forma que a comunidade possa se libertar da dependência do automóvel, ajudando no fluxo do trânsito, minimizando a poluição e acidentes no trânsito.

Em Santa Maria de Jetibá assim como outras cidades em desenvolvimento, tem crescido o número de veículos circulando diariamente. Com o intuito de melhorar o trânsito e evitar problemas futuros foi desenvolvido o Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

1-Apresentação.

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) de Santa Maria de Jetibá, representa um avanço significativo na gestão pública do nosso município. Através do planejamento urbano, especificamente por planos de mobilidade, o Poder Público pode definir melhorias na mobilidade urbana, como as intervenções físicas, operacionais, institucionais, normativas, políticas sociais de inclusão e acessibilidade.

Os princípios que norteiam o PlanMob são:

- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana;
- Segurança nos deslocamentos;
- Instituição de mecanismos a fim de diminuir a necessidade de deslocamentos motorizados;
- Redução dos impactos ambientais na mobilidade urbana.
- Reduzir os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.
- Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres,valorizando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas;
- Melhorar as condições das viagens a pé, por meio de tratamento dos passeios e vias de pedestres, eliminação de barreiras arquitetônicas, tratamento paisagístico adequado e tratamento das travessias do sistema viário, sempre adotando os preceitos da acessibilidade universal;
- Valorizar, incentivar e reconhecer a bicicleta como meio de transporte, integrando-a aos modos de transporte coletivo;

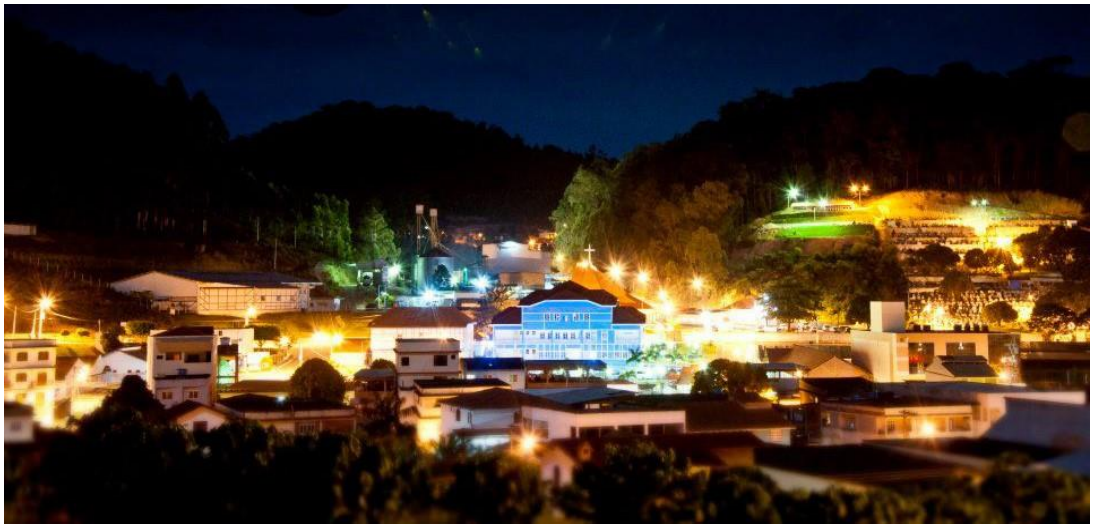
Através de audiências públicas foram coletados dados para melhor desenvolver o plano de mobilidade que se adequa ao nosso Município.

2-Histórico da Cidade.

A cidade de Santa Maria de Jetibá(Figura 01), foi decorrente do processo de colonização que se iniciou com a fundação da Colônia de Santa Leopoldina, situada às margens do rio Santa Maria da Vitória, entre a Cachoeira Grande e a Cachoeira José Cláudio, onde foi demarcada, em 1856, uma extensão de terra de quatro por quatro léguas, abrigar os primeiros imigrantes europeus que chegaram ao Brasil.

Nesse mesmo ano vieram os primeiros colonos suíços, em número de 60, que instalaram a sede da colônia dentro da área demarcada, às margens do rio Santa Maria da Vitória, quatro milhas acima da Cachoeira do Funil, no lugar ainda hoje denominado Suíça, em homenagem a esses imigrantes. A colônia, então passou a ser considerada Colônia de Santa Maria.

Figura 01: Foto Noturna de Santa Maria de Jetibá.



Fonte: http://www.pmsmj.es.gov.br/portal/o-municipio/

Em 1872 e 1873 desembarcaram no porto de Vitória algumas centenas de famílias alemãs. Esses alemães eram provenientes em sua maioria da Pomerânia, então pertencente à Prússia e atualmente território da Polônia. Ao todo, chegaram ao estado do Espírito Santo 4 mil pomeranos. Os pomeranos eram um povo que vivia isolado entre a Alemanha e a Polônia, com hábitos culturais diferentes do restante da população.

Embora não se considerassem alemães, pois não havia de fato uma unificação alemã a época, os imigrantes pomeranos, assim como os de outras localidades, eram tratados como tal e foram enviados para o alto das serras, onde já tinham se instalado outros imigrantes alemães, numa região isolada por florestas. Na região das serras, antigamente habitada pelos índios botocudos (que foram dizimados), os colonos alemães passaram a se multiplicar em larga escala. Famílias com doze a vinte filhos eram comuns e, ainda hoje, os descendentes de pomeranos formam a maioria da população na região.

Na colônia houve uma divisão étnica: de um lado do rio Jucu viviam os alemães provenientes do Hunsrück e do outro lado os colonos provenientes da Pomerânia. Todavia, os pomeranos estavam em maior número e, com o passar do tempo, os hunsrückers foram assimilados pelos pomeranos. Os colonos viviam em uma região isolada por florestas e esse isolamento criou enormes dificuldades para o desenvolvimento dessa colônia. Os pomeranos vieram para o Brasil fugindo da miséria na Europa e acabaram encontrando no país abandono e passaram por grandes dificuldades.

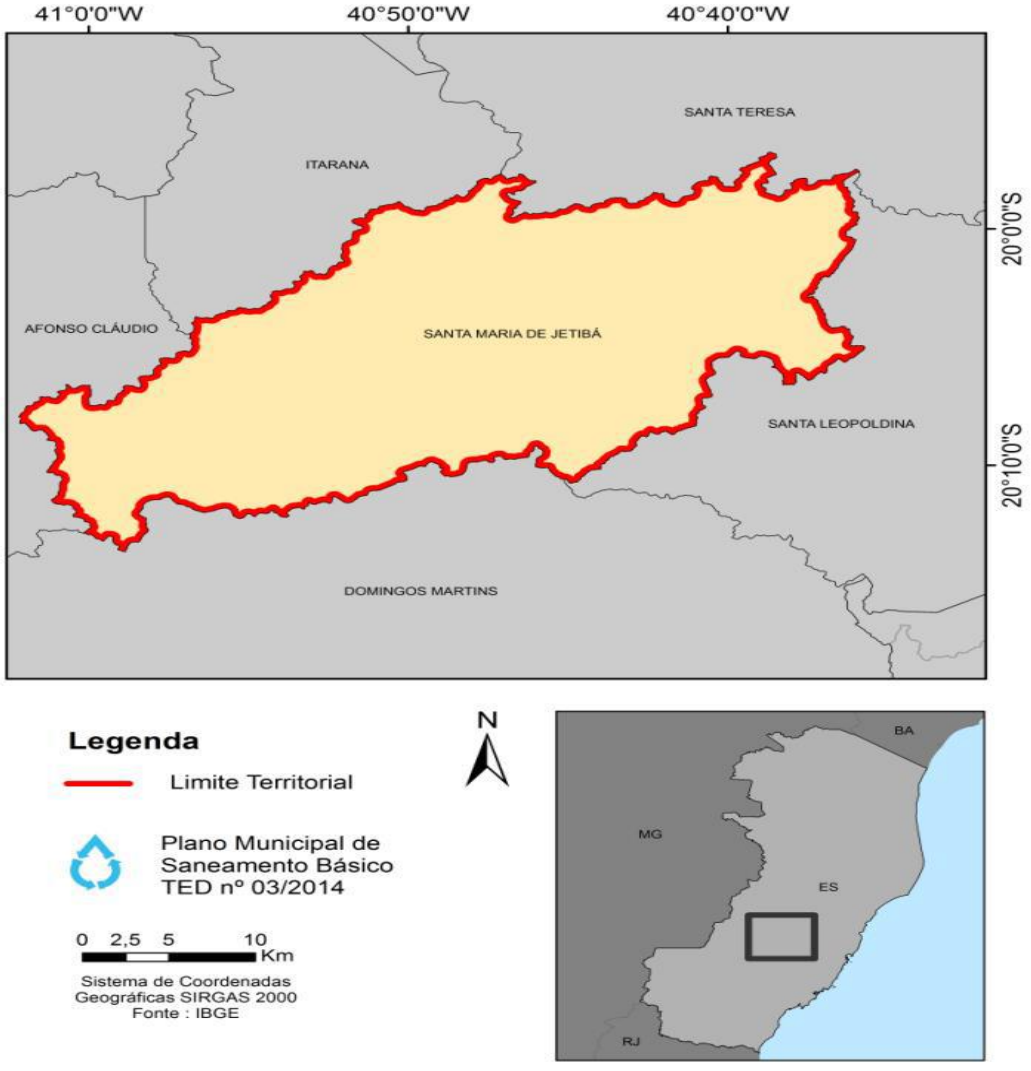
Porém, esse isolamento contribuiu fortemente para a cultura da região: mantendo pouco contato com o restante da população brasileira, os pomeranos conseguiram manter sua cultura e idioma preservados. A preservação da língua e da cultura pomerana pelos habitantes de Santa Maria de Jetibá impressiona os turistas que com a ajuda do clima frio, parecem estar em um pedaço da Europa.

Com um dos melhores climas do mundo, Santa Maria de Jetibá possui um povo trabalhador e ordeiro, preocupado em manter suas tradições. Hoje no município, estão em atividade 10 grupos de danças folclóricas e 12 grupos de trombonistas, que fazem um trabalho de recuperação e preservação da cultura. Santa Maria de Jetibá possui hoje a melhor estrutura agrária do Espírito Santo e uma das melhores do Brasil.

3-Caracterização do município.

Situado na mesorregião Central Espírito-Santense e na microrregião Santa Teresa, o município de Santa Maria de Jetibá, dista 81km da capital Vitória, limitando-se a oeste com o município de Afonso Cláudio, ao sul com Domingos Martins, a noroeste com Itarana, a leste com Santa Leopoldina e a nordeste com Santa Teresa (Figura 02).

Figura 02 – Localização do Município de Santa Maria de Jetibá, no Estado do Espírito Santo.



FONTE :IBGE 2017.

Atualmente, o município é composto por 2 distritos: Garrafão e Santa Maria de Jetibá - Sede. O Município está situado na Unidade Geomorfológica Estadual de Maciços do Caparaó II, com relevo predominante forte – ondulado, acrescido de relevo montanhoso e escarpado com solos de textura fina e médio teor de matéria orgânica.

Apresenta zonas de muito baixa, alta e muito alta vulnerabilidade à contaminação pelo uso do solo, com baixa vulnerabilidade à erosão. O clima da região é temperado úmido, com verão ameno com estações de verão e inverno bem definidas, mas com o pico do verão com média mensal inferior a 22°C e sem estação seca ao longo do ano.

Inserido no Bioma Mata Atlântica o é abrangido pelas Unidades de Conservação Macaco Barbado, Palmares e Horto Municipal. Localizado na Bacia Hidrográfica de Santa Maria da Vitória, e banhado pelo Rio São Sebastião de Cima, tem seus recursos hídricos geridos pelo Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Santa Maria da Vitória (CBH Santa Maria da Vitória), instituído por meio do Decreto nº 1.934-R, de 10 de outubro de 2007.

3.1 Aspecto Populacional.

Para o cálculo da prospectiva populacional neste PlaMob/SMJ, foram realizadas projeções, com base nos dados Censitários do IBGE, inferindo-se que nos próximos 20 anos poderá haver um incremento populacional de 45,36%, que representa 5.349 habitantes na área urbana e 10.155 habitantes na área rural, até o ano de 2027 (Tabela 1), sem considerar a dinâmica migratória.

Tabela 01: Prospectiva Populacinal- Área Urbana e Rural no Horizonte Temporal do PMSB/SMJ.

ANO	POPULAÇÃO MENSURADA (IBGE)			POPULAÇÃO MENSURADA PARA O PMSB		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
2010	34.178	11.791	22.387	34.178	11.791	22.387
2015	-	-	-	37.049	12.782	24.267
2016	-	-	-	37.623	12.980	24.643
2017	-	-	-	38.197	13.178	25.019
2018	-	-	-	38.772	13.376	25.395
2019	-	-	-	39.346	13.574	25.772
2020	-	-	-	39.920	13.772	26.148
2021	-	-	-	40.494	13.971	26.524
2022	-	-	-	41.069	14.169	26.900
2023	-	-	-	41.643	14.367	27.276
2024	-	-	-	42.217	14.565	27.652
2025	-	-	-	42.791	14.763	28.028
2026	-	-	-	43.365	14.961	28.404
2027	-	-	-	43.940	15.159	28.780

Fonte: PPE/SMJ, 2012.

3.2- Aspectos Econômicos e Culturais.

Figura 03: Fruta Produzida na Região.



Formada originalmente por agricultores familiares, tem uma grande diversidade de produção agrícola sendo caracterizado como o maior produtor de hortifruti granjeiros capixabas.

A marcante atividade agrícola é explicada por seus colonizadores: o povo pomerano, eminentemente agrícola, já na Europa, havia tornado a Província Pomerânia no maior celeiro agrícola de todo o continente. Importante polo de produção primária, assentado, principalmente, na avicultura, olericultura e cafeicultura, Santa Maria de Jetibá é o maior polo avícola do Estado e primeiro produtor de ovos do país, possuindo um plantel de 4 milhões de aves poedeira.

A cafeicultura também é atividade importante na região, bem distribuída entre as propriedades rurais, abrangendo 2 mil agricultores, com uma produção aproximada de 90 mil sacas de café ao ano. Devido às boas condições, tanto climáticas como de produção, e à proximidade com diversos centros consumidores, outras atividades têm despontado como a produção de mel, a psicultura, a floricultura, a fruticultura, a produção de tubérculos, a agroindústria e o turismo.

Mesmo com mistura entre a cultura pomerana e alemã, tão comum em Santa Maria de Jetibá, é facilmente vista na construção das casas (Figura 03). Muitas dessas casas foram construídas com o sistema de mutirão, no qual vários vizinhos e amigos se juntam para ajudar. As casas pomeranas são geralmente espaçosas, com um banheiro externo, forno à lenha, galinheiro, chiqueiro e paiol onde são guardadas coisas diversas. Ainda hoje é comum encontrar essas moradias no interior do município.

Figura 04: Casa Estilo Pomerano.



Figura 05: Casamento Estilo Pomerano.

Fonte: http://www.pmsmj.es.gov.br.

Fonte: http://www.pmsmj.es.gov.br.

Por medo dos animais ferozes, principalmente as cobras, essas casas foram construídas um pouco acima do chão. Geralmente esse espaço é usado para guardar objetos diversos e até automóveis. No assoalho existem grandes gretas, que servem para refrescar a casa em tempos de calor.

Nas festas de casamentos foi preservado o ritual do Quebra-Louça, faz-se muito barulho e algazarra. Quebrando–se louças de porcelana, afugentam–se os maus olhares, que eventualmente possam prejudicar a vida matrimonial.

O Quebra-Louça é conduzido por uma mulher, geralmente idosa, parente de um dos nubentes. Em meio à sua fala cerimonial, que tem por finalidade trazer felicidades para o jovem casal, a mulher quebra as vasilhas de porcelana que traz no bolso do avental ou na mão. Em cima dos cacos tem início o baile e, enquanto todos dançam, os noivos tentam varrer os cacos para fora do salão, ao mesmo tempo em que os copeiros procuram varrê-los ou chutá-los para o interior do recinto.

Os noivos juntam os cacos em conjunto (Figura 04), simbolizando que as decisões na família serão tomadas por ambos. Os cacos são guardados para trazer sorte. Para o ritual do Quebra-Louça, costuma-se fazer linguiça de bucho de boi e, para a festa de casamento, na sexta-feira, faz-se linguiça de boi (mista).

4- Transporte público coletivo.

4.1 Diagnóstico.

Atualmente o município de Santa Maria de Jetibá conta com transporte público regulamentado por meio de concessão com as empresas (Pretti, Cordial). O serviço de transporte público circular conta com uma frota de 3 veículos, transportando em média 60 pessoas por dia. As rotas ligam a sede ao distrito de Garrafão e aos bairros São Luís, Rio Possmoser, Vila dos Italianos, Caramuru entre outros, nos seguintes hórarios (6:00 ,11:45, 17:30) todos saindo da rodoviária. Os valores das tarifas variam em torno de 2,30 a 9,90 para pagantes comuns, idosos possuem passe gratuito.

Figura 06: Coletivo que circula no município.



Fonte: Foto do Autor.

Ainda, existe o transporte intermunicipal, que faz ligação com os municípios Itarana, Baixo Guandú, Santa Leopoldina, Vitória, Santa Teresa, São Roque e Colatina, prestado pelas empresas Pretti (Figura 02) e Lírio dos Vales (Figura 03).

Figura 03 :Ônibus lírio dos Vales.



https://viacaoliriodosvales.com.br/frota/

Figura 02: Ônibus Linha Pretti.



http://www.sitedelinhares.com.br

4.2 Objetivos:

- Priorizar a circulação de veículos do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Melhorar a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo;
- Oferecer mais itinerários de deslocamento das pessoas pela cidade;
- Incentivar a cultura de utilização do transporte público coletivo pela população local;
- Implantar medidas de avaliação e revisão da rede de transporte público coletivo.

4.3 Metas:

- Aumentar a frota de veículos circulares no Município em 70% até 2024;
- Reduzir a idade média da frota que presta o serviço de transporte público coletivo para 10 anos até o ano final da vigência do plano;
- Implantar o sistema de bilhetagem eletrônica em 10 anos;
- Aumentar em 30% o número de passageiros transportados até 2029;

4.4 Ações estratégicas:

- Promover estudo de demanda e debate público visando definir a necessidade de alguma nova linha de transporte coletivo. Inicialmente pode ser uma reflexão preliminar, empírica, e que com o tempo será melhorado, dado o pequeno tamanho da cidade e de seus recursos. Neste estudo deve-se:

a) Definir os trajetos e as integrações entre as linhas;
b) Dimensionar a periodicidade do serviço;
c) Definir a capacidade e características dos veículos que serão utilizados no transporte coletivo;
d) Definir alguns padrões técnicos e normativos que determinem as bases para o planejamento, controle e fiscalização do serviço por parte do poder público;

- Aquisição de novos veículos para ampliar a frota de transporte público coletivo existente;
- Mobilização e realização de campanhas de conscientização para utilização do transporte público;
- Compatibilização dos horários de circulação dos ônibus com o comércio local;
- Definição de padrões de qualidade para serviço de transporte coletivo (pontualidade, regularidade, velocidade média);

5-Circulação Viária.

5.1-Diagnóstico.

O município tem um diferencial em relação as demais cidades vizinhas pois, parte da sua população mora em comunidades afastadas do centro da cidade, sendo um agravante, pois, boa parte das pessoas usam veículos para se deslocar, aumentando assim o fluxo no trânsito.

Figura 09: Táxi de Santa Maria de Jetibá



Fonte: http://www.pmsmj.es.gov.br

A frota de veículos a serviço da população cadastrada na prefeitura conta com:

- 32 Táxis (Figura 09).
- O transporte escolar possui 98 veículos (entre vans, ônibus e micro ônibus) circulando na zona rural, urbana e intermunicipal, levando os estudantes diariamente.
- A Secretaria de Saúde do município oferece transporte diário interdistrital e intermunicipal para consultas a pacientes em tratamento.
- Elevado número de acidentes de trânsito na rodovia Dalmácio Espindula.
- As 3 rodovias que passam pelo municipio são: Rodovia Afonso Shwab (Sentido Vitória), Rodovia Galerano Afonso Venturini (sentido a cidade de Santa Teresa), Rodovia Dálmacio Espíndula (sentido São Jõao do Garrafão).

5.2-Objetivos:

- Buscar a eficiência e qualidade na circulação urbana;
- Promover segurança e organização viária;
- Incentivar o uso de meio de transporte não motor;
- Promover palestras e campanha para conscientizar o trânsito;

5.3- Metas:

- Municipalizar a gestão do trânsito até o final de 2029.

- Remanejar as vagas de táxi para atender vários locais até 2029.
- Planejar e implantar bicicletários em pontos estratégicos na região central da cidade até 2029.
- Mapear e planejar a implantação de 30% de faixa de pedestre até 2029;
- Aumentar em 20% o número de faixas elevadas até 2029;
- Implantar bicicletários em pontos estratégicos até 2029;
- Reduzir em 50% o número de acidentes de trânsito na área urbana até 2029;

5.4- Ações Estratégicas:

- Realização de estudos de engenharia de tráfego para melhoria da circulação viária;
- Aquisição de veículos, viaturas e motocicletas após a criação do departamento de trânsito municipal;
- Criar ações educativas, campanhas de conscientização para a população local (em respeito ao pedestre, serviços de transporte, legislação de trânsito, etc..)
- Instituição do plantão de táxi;
- Implantação de ciclorrotas nas principais vias do município;
- Revisão na quantidade de lombadas (quebra-molas ou redutores de velocidade e adequação para os existentes).

6.0- Infraestrutura do Sistema de Mobilidade Urbana.

A cidade possui um grande número de estudantes e pessoas que utiliza transporte público municipal e intermunicipal, porém não dispõe de paradas suficientes para atender a demanda diária, e as existentes precisam de reforma e manutenção.

6.1- Diagnóstico:

- A sinalização existente possui algumas falhas que podem ser melhoradas;
- As calçadas são estreitas e possuem árvores no seu interior;
- Possui algumas estradas que ligam comunidades em mal estado de conservação;
- Não possui ciclovias;
- Poucos abrigos para embarque e desembarque em pontos de ônibus;

6.2- Objetivos:

- Melhorar e ampliar as paradas de ônibus para que os usuários tenham informações de forma gratuita e acessível, sobre itinerários e tarifas;
- Incentivar o uso de bicicletas como meio de transporte principal;
- Melhorar a sinalização.
- Criar um programa de manutenção permanente das vias e rodovias junto ao governo estadual e federal.

6.3-Metas:

- Executar e adequar 5 km de calçadas até 2029;
- Implantar 5 km de ciclovias até 2029;
- Implantar infraestrutura nas paradas de ônibus (abrigo, sinalização, bancos, acessibilidade, informação aos usuários) aumentar em 80% a quantidade de paradas até 2026;
- Melhorar a sinalização em todo o município no período de 10 anos;
- Reduzir em 30% o número de vias não pavimentadas no período de 10 anos.

6.4- Ações estratégicas:

- Criação e incentivo de adequações de calçadas que dão acesso aos estabelecimentos público e privado de maior fluxo seguindo decretos municipal de acessibilidade;
- Como as ruas são estreitas é preciso fazer um estudo detalhado de lugares que podem ser feitos as ciclovias;
- Desenvolvimento de estudos para identificação dos locais que podem ser instaladas novas paradas, e adequação existente;
- Pesquisar locais que necessitem melhoria na sinalização;
- Buscar parcerias com o governo para pavimentar mais vias.

7- ACESSIBILIDADE:

7.1 Diagnóstico:

- Precariedade das condições das calçadas em certas áreas do município;
- A grande maioria das calçadas é estreita e não atende às premissas da NBR 9050/2015;
- Há vagas de estacionamento demarcadas e com placas de sinalização para deficientes no centro do município;

- A frota de transporte intermunicipal não apresenta acessibilidade;
- Somente 3 dos 98 veículos da frota escolar municipal são adaptados.
- Não existe rota acessível e nem todas as faixas de pedestre possuem rampa de acesso adequado. (DIAGNÓSTICO)

7.2 Objetivos:

- Promoção da acessibilidade universal às pessoas portadoras de deficiência física ou com mobilidade reduzida, através da adequação de calçadas e transporte público;
- Proporcionar melhorias nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Assegurar o deslocamento de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- Atender os princípios do desenho universal e as normas técnicas de acessibilidade;

7.3 Metas:

- Aumentar em 50% a frota de transporte público com acessibilidade universal em 10 anos;
- Implantar rotas acessíveis no município até 2029;
- Requalificar 30% da infraestrutura urbana existente para acessibilidade universal na área central da cidade em 10 anos;
- Implantação de serviço especial para transporte de pessoas com deficiência em 10 anos;
- Implantar sinais sonoros para pedestre até 2029.

7.4 Ações estratégicas:

- Realizar rebaixamentos de guias ou meios-fios em esquinas e locais onde houver faixa para travessia de pedestres na área central da cidade;
- Inclusão dos requisitos de acessibilidade em todos os projetos;
- Realização de estudo prévio para definição das intervenções de acessibilidade a serem realizadas, incluindo, pontos de parada, travessias de pedestres;
- Revisão da legislação municipal sobre calçadas, no que couber, para adequação quanto aos

quesitos de acessibilidade;

- Propor legislação municipal que estabeleça a prefeitura como responsável pela construção, reforma e adequações das calçadas em áreas constantes nos Planos de Rotas Acessíveis, em até 10 anos;
- Divulgação da cartilha de calçadas acessíveis do município.

8-Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e não motorizados.

8.1 Diagnóstico:

- Ausência de integração entre o transporte público e os meios não-motorizados.

8.2 Objetivos:

- Realizar estudos de viabilidade para a promoção da integração do transporte não motorizado com o transporte público coletivo.

9.0-Transporte de Cargas.

Santa Maria de Jetibá, tornou-se a maior produtora de ovos do país, além disso possui uma produção agrícola de grande escala, benefícios esses que deixaram a cidade com maior movimento de caminhão, carreta e bi-trem (Figura 11), essa movimentação complica o trânsito na região central em horários de pico.

Além disso, os caminhões (Figura 10) que transportam pedra e passam diariamente com excesso de peso e velocidade acima do permito por todo o centro da cidade e outros bairros;

Figura 10:CaminhãoTransportando Pedra



Fonte:www.pmao.@redegazeta.com.br

Figura 11: Caminhão Transporta Grãos.

Fonte:www.pmao.@redegazeta.com.br

9.1- Diagnóstico:

- Fluxo intenso de transporte de cargas na área central da cidade;
- Normalmente há caminhões estacionado em local inadequado;
- Vias estreitas e inadequadas ao fluxo de transporte de cargas;
- Não possui contornos para desvio de veículos de grande porte;

9.2- Objetivos:

- Preservar a infraestrutura Urbanas;
- Melhorar o trânsito em horário de pico;
- Identificar os principais destinos e rotas do transporte de cargas.
- Reforçar a conscientização dos motoristas sobre horários estabelecidos para cargas e descargas e locais de estacionamento.

9.3-Metas:

- Criar contorno para desvio ligando a Rodovia Dalmácio Espindula à Rodovia Dr. Afonso Schwab até 2029;
- Criar contorno que liga a Máquina do Renildo Tresmam a Marmoraria Primus até 2029;
- Estabelecer locais para estacionamento de veículos de grande porte em 10 anos;
- Regulamentar as paradas, rotas, restrições de horário e circulação do transporte de cargas até 2029.

9.4- Ações estratégicas:

- Definições de rotas preferenciais e vias de uso proibido;
- Estabelecimento de restrição de horários de circulação;
- Criação de área de estacionamento exclusivo para caminhão;
- Fiscalização das normas presente na legislação municipal;
- Realização de estudo para definição da circulação do transporte de cargas.

10- Polos Geradores de viagens.

Polos Geradores de Tráfego são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres. Por outro lado, quando bem localizados e projetados, estes empreendimentos podem fortalecer a centralidade local, contribuindo para o desenvolvimento de atividades e serviços e valorizando a região na qual estão inseridos.

10.1 Diagnóstico:

- Não há levantamento dos principais polos geradores de viagens;
- Ausência de infraestrutura de embarque e desembarque próximo as escolas;
- Os serviços públicos estão concentrados em sua grande maioria na parte central da cidade;

10.2 Objetivos:

- Promover o acesso aos serviços básicos e aos equipamentos sociais;
- Estimular o adensamento nas regiões providas de infraestrutura de mobilidade urbana;
- Combater a segregação sócio-espacial, através de projetos de mobilidade que integram as áreas rurais aos serviços e espaços públicos

10.3 Metas:

- Mapear e caracterizar os pólos geradores de viagens, para melhorar o deslocamento no trânsito em até 10 anos.

10.4 Ações estratégicas:

- Identificação de um novo local para realização de grandes eventos visando reduzir o impacto na mobilidade urbana no centro da cidade;
- Inclusão da mobilidade urbana no planejamento dos novos bairros ou loteamentos a serem implantados (arborização, calçadas, pavimentação, pontos de parada, ciclovias, etc.).

11-Área de Estacionamento.

11.1- Diagnóstico:

- Não há cobrança de estacionamento nas vias públicas;
- O município possui a lei 1.390 de 18 de outubro de 2011, fala que “As edificações na região central ficam desobrigadas de construção de garagem”;
- Há vagas de estacionamento para idoso;

- Devido a ausência de infraestrutura adequada para veículos não monitorizados, ocorre a escassez de vagas de estacionamento para veículos nas vias do centro da cidade.

11.2- Objetivos:

- Desenvolver projetos que possa ajudar no aumento das vagas de garagem na região central da cidade;
- Desestimular o uso do transporte individual motorizado por meio da cobrança de estacionamento na área central da cidade.

11.3- Metas:

- Revisão a lei municipal lei 1.390 de 18 de outubro de 2011 até 2026;
- Criar estacionamento rotativo até 2029;
- Estudar e executar a ampliação de mão única na parte central da cidade.

11.4-Ações estratégicas:

- Criar vagas de estacionamento ao longo da via urbana na área central da cidade e nos principais polos geradores de viagem;
- Realizar a fiscalização dos estacionamentos em parceria com a policia militar;
- Definição para área de estacionamento de veículos de grande porte;

12- Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.

12.1- Diagnóstico:

- O município não tem o hábito de fechar ruas para a população praticar esportes e lazer;

12.2- Objetivo:

- Estimular a criação de ambientes mais seguros e amigáveis para circulação de pedestre;
- Fomentar o lazer, cultura e esporte figura 12.

12.3- Metas:

- Implementar áreas nos centros urbanos para uso exclusivo de pedestres em finais de semana, até 2029.

12.4- Ações:

- Criar um projeto piloto no centro da cidade, com fechamento de vias para utilização de pedestres e ciclistas em finais de semana.

Figura 12: Sugestão de post para incentivar o lazer.



Fonte:https://poracaso.com

13- Mecanismo e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura.

13.1- Diagnóstico:

- As intervenções relacionadas ás obras de infraestrutura de mobilidade dependem de recursos proveniente do governo federal, estadual ou de parcerias com a iniciativa privada;
- Inexistência de ações orçamentaria municipal específica para uso em mobilidade urbana.

13.2- Objetivo:

- Buscar novas fontes de financiamento para infraestrutura de mobilidade urbana;
- Buscar parceria com instituição privadas para o financiamento da mobilidade urbana;
- Articular com os governos estadual e federal o financiamento de obras e infraestrutura.

13.3- Metas:

- Criar uma ação orçamentaria específica para o uso em mobilidade urbana até o ano 2029.

13.4- Ações Estratégicas:

1- Estudos.

- Elaborar estudo sobre os custos de tarifas existente no transporte público;

2- Fontes de recursos federais.

- Acompanhamento da possibilidades de recursos de fontes estaduais e federais.

3- Utilização de instrumentos do Estatuto das Cidades.

- Utilização dos instrumentos de política pública estabelecidos pelo Plano Diretor Municipal para promoção na mobilidade urbana.

14- Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica:

- Órgão responsável pelo acompanhamento da implantação do plano: Conselho do Plano Diretor;
- Atualização deste plano: 10 anos a partir da conclusão;
- Revisão do plano após: 3 anos de vigência;
- Serão realizados processos periódicos de consulta á sociedade;
- O plano será instituído em lei municipal.

