



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

Via de Autógrafo do Projeto de Lei nº 74/2024, de autoria do Poder Executivo, aprovado pela Câmara Municipal na Sessão Extraordinária no dia 11/12/2024.

Estância, 24 de Dezembro de 2024.

LEI Nº 2.418

DE 24 DE DEZEMBRO DE 2024.

CERTIDÃO
CERTIFICO QUE A PRESENTE LEI
FOI DIGITALIZADA, BEM COMO PU-
BLICADA E AFIXADA NO ÁTRIO DO
PAÇO MUNICIPAL.
EM 24 / 12 / 2024

Alina Lúcia dos S. Silva
Alina Lúcia dos S. Silva
Procuradora Geral do Município
Decreto nº 7.698/2021

INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE
MOBILIDADE URBANA DE
ESTÂNCIA/SE E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.

O PREFEITO MUNICIPAL DE ESTÂNCIA, GILSON ANDRADE OLIVEIRA, no uso das atribuições legais e em conformidade com o art. 80, inciso II, da Lei Orgânica Municipal de Estância.

Faz saber que a **CÂMARA MUNICIPAL** aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art.1 °. Fica instituído Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Estância/SE, ora denominado PlanMob, que tem como finalidade orientar o processo de desenvolvimento e transformação do Município, nos aspectos relacionados à mobilidade de pessoas e de cargas, em consonância com o estabelecido na Lei Federal nº 12.587/12, que estabelece as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143

gil



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

§1º O PlanMob é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, formulado em compatibilidade com a Lei nº 2.145/20, a qual institui o Plano Diretor Participativo do Município de Estância/SE e estabelece a Política Pública de Mobilidade Municipal, parte integrante das Políticas Públicas Setoriais.

§2º A promoção da mobilidade no âmbito do município de Estância deverá considerar o perímetro urbano do Distrito Sede e da Orla Marítima, bem como a sua interação com os municípios vizinhos como um território social único, enquanto espaço de mobilidade humana e de carga.

Art.2 °. O PlanMob de Estância/SE visa garantir eficiência, segurança, acessibilidade, inclusão e qualidade nos deslocamentos de pessoas e de cargas no município, considerando as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população.

Art.3 °. O PlanMob é integrado pelos seguintes anexos, de forma indissociável:

- I- Anexo I: Plano Físico e Funcional;
- II- Anexo II: Plano de Gestão da Mobilidade Urbana.

TÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E COMPOSIÇÃO DO PLANMOB DE ESTÂNCIA-SE

CAPÍTULO I - DOS PRINCÍPIOS ORIENTADORES

Art.4 °. A mobilidade urbana municipal, dentre outras exigências previstas em Lei, deverá balizar-se pelos seguintes princípios:

- I- Garantia da adequada provisão de infraestrutura de circulação;
- II- Redução do uso dos modos de transportes motorizados, priorizando os não motorizados e os serviços de transporte público coletivo em detrimento do transporte individual motorizado;
- III- Segurança no trânsito, privilegiando sempre o ente mais frágil;

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143

efl



**Estado de Sergipe
Município de Estância**

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

IV- Acessibilidade universal, de acordo com as normas técnicas aplicáveis;

V- Equidade no atendimento à população por redes de transporte público coletivo, suprindo às linhas de desejo de deslocamento dos usuários com a quantidade e qualidade;

VI- Redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana com a promoção de modais não motorizados e incentivo ao uso do transporte público.

CAPÍTULO II - DOS OBJETIVOS

Art.5 °. São objetivos do PlanMob de Estância:

I- Tornar o transporte público coletivo mais atrativo;

II- Propor atuações que garantam um sistema de mobilidade urbana com acessibilidade, em que os meios de transporte sustentáveis sejam prioritários;

III- Proporcionar melhorias contínuas nos serviços, equipamentos e instalações relacionados à circulação no sistema viário da cidade;

IV- Incentivo ao deslocamento a pé, valorizando o caminhar como modo de transportes para a realização de viagens curtas e incorporando, definitivamente, a calçada como parte da via pública;

V- Integrar o PlanMob à Política de Mobilidade Urbana e às demais Políticas Públicas Setoriais do Plano Diretor Participativo;

VI- Integrar os modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VII- Disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito das vias urbanas.

CAPÍTULO III – DA COMPOSIÇÃO

Art.6 °. O PlanMob de Estância é orientado pelas diretrizes técnicas e pelos instrumentos de gestão e de planejamento instituídos na presente Lei, fazendo parte de seu conteúdo:

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

- I- Plano Físico e Funcional;
- II- Plano de Gestão da Mobilidade.

Seção I – Do plano físico e funcional

Art.7 °. O Plano físico e funcional consiste em um conjunto de ações sobre a infraestrutura que sustenta as condições de circulação de pessoas e veículos no ambiente urbano.

Art.8 °. São objetivos do Plano Físico e Funcional:

- I- Propiciar infraestrutura de circulação para os diferentes modos de transporte, considerando a adequação da oferta às demandas de mobilidade nos diferentes setores da cidade e nos horizontes temporais considerados;
- II- Diminuir a tensão em áreas de tráfego saturado e em conflito com a circulação de pedestres;
- III- Diminuição da fragmentação do tecido urbano de modo a permitir a melhor circulação e irrigação nas diferentes partes da cidade, especialmente entre o centro e norte da cidade;
- IV- Integrar e complementar a malha viária em setores com baixa acessibilidade por discontinuidades espaciais de oferta de vias;
- V- Aumentar a oferta de vias para absorção de demandas futuras em localidades já saturadas ou em vias de saturação;
- VI- Alcançar um modelo de mobilidade com menor consumo energético e menor impacto sobre o meio ambiente;
- VII- Prover novas ofertas de infraestrutura viária em zonas de expansão urbana com a proposição de uma malha estruturadora que servirá de orientação aos futuros loteamentos;
- VIII- Aumentar a capacidade de circulação do sistema mediante a organização funcional mais eficiente da infraestrutura disponível;
- IX- Produzir uma rede de navegação urbana para alcançar uma melhor eficiência e diminuição dos tempos de deslocamento e com segurança para os modos não motorizados.

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143

efl



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

Art.9 °. O Plano Físico e Funcional é expresso por diretrizes viárias formadas por um conjunto de ações que organizam espacialmente o sistema viário considerando:

- I- Intervenções para melhorias e aumento da capacidade operacional da infraestrutura instalada;
- II- Proposta de ampliação do sistema viário em regiões de baixa acessibilidade e zonas de expansão urbana;
- III- Organização hierárquica e funcional das vias com a definição da circulação preferencial para o tráfego motorizado, circulação de pedestres, ciclistas e carga.

Art.10 °. O Plano Físico e Funcional é apresentado através das seguintes configurações:

- I- Diretrizes Viárias- Contempla a malha viária e infraestrutura física relacionada que servirá de suporte às redes funcionais de navegação urbana para os modos motorizados e não motorizados;
- II- Modelo Funcional de Navegação- Contempla a organização funcional e hierárquica do sistema viário para os diferentes modos considerando:
 - a) Diretriz de configuração do modelo funcional de navegação urbana: Forma de organização funcional do sistema viário no espaço urbano, devidamente hierarquizado, e que dará suporte aos diferentes modos motorizados de mobilidade urbana;
 - b) Diretrizes para a circulação ciclovária: Destinação e organização dos espaços cicláveis para a configuração de uma rede que cubra todo o território, contemplando vias existentes e vias projetadas;
 - c) Diretrizes para a circulação de pedestres: Organização da circulação de pedestres envolvendo espaços prioritários para a sua circulação de forma segura e com acessibilidade universal;
 - d) Diretrizes para o transporte público: Diretrizes para o planejamento e gestão do transporte público com vistas à melhoria da qualidade do serviço;

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

e) Diretrizes para a circulação de carga: Diretrizes para a circulação de carga, com a indicação de vias prioritárias para a sua circulação, bem como definição de áreas com restrição de circulação visando a diminuição dos conflitos entre os demais modais e preservação do patrimônio histórico e cultural.

Parágrafo único. As diretrizes para o sistema viário concebidas para dar suporte aos diferentes modos de circulação estão apresentadas no Anexo I da presente Lei.

Seção II – Do plano de gestão da mobilidade

Art.11 . O plano de gestão da mobilidade é composto pelo conjunto coordenado de políticas, estruturas e relações necessárias para garantir a circulação das pessoas e mercadorias no território do Município, com vistas ao atendimento dos objetivos e princípios orientadores contidos na presente Lei.

Parágrafo único. São objetivos do plano de gestão da mobilidade:

I- Instituir um processo permanente e sistematizado de atuação e intervenções na infraestrutura, nos modos e nos serviços de transporte;

II- Garantir o gerenciamento da infraestrutura e dos serviços de transporte com eficiência e eficácia;

III- Introduzir rotinas com procedimentos automatizados na gestão e fiscalização do trânsito e do transporte;

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

Art.12 . O plano de gestão da mobilidade será organizado pela Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito - SMTT, em ações coordenadas com a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Habitação, envolvendo outras secretarias municipais, caso haja necessidade.

CAPÍTULO IV - DA INSTRUMENTALIZAÇÃO DA GESTÃO

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

Art.13 . A implementação do plano de gestão da mobilidade atenderá as seguintes orientações:

- I- As estratégias de ação;
- II- A gestão e planejamento.

Seção I – Das Estratégias de Ação

Art.14 . A Gestão da Mobilidade Urbana será orientada por estratégias que estabelecem programas e planos de ação para atingir os objetivos definidos no Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Estância.

Art.15 . Para atendimento aos objetivos da presente Lei são definidas as seguintes estratégias:

- I- Promoção da equidade de acesso ao uso do espaço público de circulação;
- II- Promoção de acessibilidade universal;
- III- Ampliação da capacidade de operacional do sistema viário existente;
- IV- Ampliação e qualificação da infraestrutura viária;
- V- Promoção da segurança do trânsito;
- VI- Qualificação da circulação de pedestres;
- VII- Desenvolvimento de infraestrutura cicloviária;
- VIII- Expansão e qualificação do transporte coletivo;
- IX- Disciplinamento de estacionamentos nas vias públicas;
- X- Disciplinamento dos fluxos de carga;
- XI- Mitigação de impactos ambientais e urbanísticos da mobilidade urbana;
- XII- Estruturação da gestão e controle da mobilidade urbana.

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143

egl



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

Parágrafo único. Os programas e planos de ação para implementação das estratégias são apresentados no Anexo II da presente Lei.

Seção II – Da Gestão e Planejamento

Art.16 . A Gestão e o Planejamento da Mobilidade Urbana consistem no conjunto de ações e rotinas com a incumbência de aprimorar, supervisionar, monitorar e fiscalizar o processo que envolve a circulação de veículos, pessoas e cargas no âmbito do Município.

Art.17 . São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

I- Promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, pedestres e ciclistas atendendo as diretrizes do PlanMob;

II- Manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para as pessoas e mercadorias;

III- Zelar pela qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal no perímetro central;

IV- Criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

V- Criar serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

VI- Fiscalizar a operação da(s) empresa(s) concessionária(s) do serviço de transporte coletivo de acordo com o contrato de concessão e das leis e normas municipais;

VII- Analisar e disciplinar polos geradores de tráfego de qualquer natureza, estabelecendo diretrizes urbanísticas para a elaboração de Estudos de Impacto de Trânsito – EIT;

VIII- Disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito e das vias urbanas;

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143

efl



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

IX- Avaliar e fiscalizar os serviços, e monitorar desempenhos dos modos de transporte coletivo por ônibus e transporte individual por táxis;

X- Avaliar e fiscalizar os serviços de transporte sob demanda através de aplicativos de celular, caso existam.

Parágrafo único. Os instrumentos de gestão da mobilidade estão expressos no Anexo II da presente Lei.

Art.18 . A gestão e o planejamento da mobilidade darão ênfase aos seguintes aspectos:

I- Gestão do tráfego nas vias públicas;

II- Gestão dos polos geradores de tráfego;

III- Gestão dos serviços de transporte.

Subseção I – Da gestão do tráfego nas vias públicas

Art.19 . A gestão do tráfego nas vias públicas tem como finalidade dotar e manter as vias com sinalização informativa e de regulamentação de trânsito de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e as Regulamentações do CONTRAN, em ações que induzam a segurança e a fluidez das vias.

Subseção II – Da gestão dos polos geradores de tráfego

Art.20 . Para efeito da presente Lei entende-se como polo gerador de tráfego os espaços edificados ou abertos, cujos usos e atividades atraíam elevados volumes de viagens por diferentes modos de locomoção, de caráter diário ou sazonal, e que impactem de forma significativa a estrutura de circulação e os serviços de transporte.

Art.21 . São objetivos da gestão dos polos geradores de tráfego:

I- Prospectar demandas futuras concentradas e dimensionar seu impacto sobre o sistema viário e sistema de transporte;

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristovão Freire dos Santos
Presidente

II- Prevenir através de ações preventivas e mitigatórias o colapso do sistema viário e do sistema de transporte afetado;

III- exigir do empreendedor contrapartidas pelos impactos gerados;

IV- Mitigar impactos sobre o meio ambiente social e antrópico.

Art.22 . Para atendimento aos objetivos do art. 20, os empreendimentos cujos usos e/ou atividades indicarem impacto significativo na produção de viagens por transporte público ou individual e impactos sobre o ambiente antrópico deverão ter o seu projeto de aprovação e licenciamento condicionados a realização de estudos prévios de impacto de trânsito.

Parágrafo único. Os Estudos de Impacto de Trânsito -EIT- serão realizados mediante a emissão do respectivo Relatório de Impacto de Trânsito -RIT- elaborados por profissionais legalmente habilitados, os quais deverão apresentar dados sobre os impactos e as propostas de medidas sanadoras, mitigadoras e/ou compensatórias aos impactos gerados.

Art.23 . Para efeito de aprovação e licenciamento, deverão ser objeto de Estudo de Impacto de Trânsito – EIT os seguintes empreendimentos:

I- Shoppings Centers com área construída superior a 5.000m²;

II- Supermercados com área construída superior a 5.000m²;

III- Indústrias e postos de logística com área superior a 10.000m²;

IV- Equipamentos especiais como universidades, hospitais, cemitérios e crematórios;

V- Parques temáticos, clubes e parques esportivos em espaços abertos ou fechados;

VI- Outras atividades não previstas na presente lei, mediante parecer que considere os impactos gerados pelo empreendimento, emitido por comissão técnica, constituída através de Decreto do Poder Executivo.

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143

ejl



**Estado de Sergipe
Município de Estância**

*Cristóvão Freire dos Santos
Presidente*

Parágrafo único. Em caso de empreendimentos mistos é aplicada a ponderação entre o somatório de áreas de cada atividade.

Art.24 . O processo administrativo de aprovação e o conteúdo mínimo a ser abordado no EIT/RIT deverão ser regulamentados pelo Poder Executivo.

Subseção III – Da gestão dos serviços do transporte

Art.25 . Serviços de transporte são aqueles destinados ao transporte de pessoas de forma coletiva ou individual, cujo licenciamento e operação devem ser disciplinados e fiscalizados pelo Município para a garantia da segurança do usuário.

Art.26 . São considerados serviços de transporte as seguintes modalidades:

I- Transporte público coletivo- serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

II- Transporte público individual- serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

III- Transporte privado coletivo - serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

IV- Transporte remunerado privado individual de passageiros- serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

V- Transporte urbano de cargas- serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

ef



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

Art.27 . A prestação do serviço de transporte público coletivo do inciso I do artigo anterior poderá ser realizada pelo próprio município ou delegado a terceiros, mediante processo licitatório, em atendimento à legislação federal.

Parágrafo único. A licitação de que trata o “caput” deverá ser realizada no prazo máximo de 12 meses, a partir da publicação desta Lei.

Art.28 . A Política Tarifária do serviço de transporte público coletivo será orientada pelas seguintes diretrizes:

- I- Promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II- Melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III- Ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV- Contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V- Modicidade da tarifa para o usuário;
- VI- Integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado;
- VII- Outras diretrizes, conforme estabelecido pela Legislação Federal e por outras normas supervenientes.

Art. 29. As demais disposições acerca das modalidades dos serviços de transporte, tais como funcionamento, regras e condições para exploração deverão ser estabelecidas através de leis específicas.

TÍTULO III

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143

ef



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

DO MONITORAMENTO, DAS ESTRATÉGIAS DE IMPLANTAÇÃO E DA REVISÃO DO PLANMOB

CAPÍTULO I – DO MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO DO PLANMOB

Art.30 . O monitoramento da implantação do presente PlanMob será de competência da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito, cujo objetivo é realizar, com base em indicadores de desempenho, estabelecidos em conformidade com esta Lei, a operacionalização das estratégias nele previstas e o acompanhamento de seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Os indicadores serão detalhados, quanto à forma e ao conteúdo, em Regulamento a ser normatizado pelo Poder Executivo.

Art.31 . Cabe ao Poder Executivo, através da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito:

- I- Implementar as políticas e diretrizes estabelecidas na presente Lei;
- II- Definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do PlanMob;
- III- Contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões PlanMob;
- IV- Indicar aspectos técnicos a serem contemplados na revisão desta Lei.

CAPÍTULO II - DA IMPLANTAÇÃO E DO FINANCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA

Art.32 . As obras e ações previstas no presente PlanMob serão implantadas em etapas que consideram o curto, médio e longo prazo, especificadas em regulamentação específica, expedida pelo Poder Executivo.

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143

ogf



**Estado de Sergipe
Município de Estância**

Cristóvão Pereira
Presidente

Parágrafo único. Para efeito dos prazos do “caput” são considerados os horizontes temporais de 5, 10 e 20 anos, respectivamente.

Art.33 . Os prazos de implantação da infraestrutura preconizada nas diretrizes viárias e a implementação das redes de mobilidade serão estabelecidos na forma e nos prazos especificados em regulamentação específica, expedida pelo Poder Executivo.

§1º. Os prazos estabelecidos para execução das obras e ações, referidos no “caput”, deverão considerar a prioridade das obras e o legado de maior relevância para os municípios.

§2º. Para fins de execução dos objetivos previstos nos incisos V, VI e VII do art. 7º desta Lei, considera-se o horizonte de até 20 anos e, para os objetivos previstos nos demais incisos do mesmo artigo, considera-se o horizonte de 5 ou 10 anos.

Art. 34. As obras e ações previstas nesta Lei nos horizontes temporais especificados e na forma estabelecida no “caput” do art. 33, deverão ser incorporadas nos Planos Plurianuais (PPA), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei de Orçamento Anual (LOA), de forma a viabilizar o seu cumprimento.

CAPÍTULO III – REVISÃO DO PLANMOB

Art.35 . O PlanMob de Estância deverá ser revisado no prazo máximo de 10 (dez) anos.

TÍTULO IV – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art.36 . O Poder Executivo Municipal deverá promover as adequações nas normas municipais que não estejam em conformidade com esta Lei.

Parágrafo único. A Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito expedirá os regimentos complementares a esta Lei no que for necessário.

Art.37 . Revogam-se as disposições em contrário.

Praça Barão do Rio Branco, N.º 76 – Centro – Estância/SE

Fone: (79) 3522-1143

ef



Estado de Sergipe
Município de Estância

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

Art.38 . Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito do Município de Estância/SE, 24 de dezembro de 2024.

GILSON ANDRADE DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Estância/SE



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Prefeito

ANEXO I – PLANO FÍSICO E FUNCIONAL

1. INTRODUÇÃO

O presente documento formaliza a elaboração do Plano Físico e Funcional como parte integrante e indissociável do Plano de Mobilidade Urbana de Estância – PlanMob. O Plano foi construído de acordo com os dados coletados no município, a partir dos quais foram elaborados o diagnóstico e o prognóstico locais. Seu conteúdo segue os padrões determinados pelo Ministério das Cidades e está em consonância com a Lei Federal nº 10.527/2001, que institui o Estatuto da Cidade e com a Lei Federal nº 12.587/12, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O plano busca a formulação de ações específicas voltadas a melhoria da circulação de pessoas e cargas no âmbito do território Municipal e de estratégias de intervenção na infraestrutura, com a normatização e regulação do espaço público, mediante a hierarquização das vias e proposição de redes de navegação urbana.

Com o Plano, o Município busca avançar para um modelo de desenvolvimento e promoção da mobilidade com conceitos ampliados, baseado em estratégias de intervenção de curto, médio e longo prazo. Fica reconhecida assim uma intencionalidade de políticas de mobilidade, especialmente integradas às políticas de uso e ocupação do solo, sendo um indutor do desenvolvimento urbano baseado em conceitos de integração territorial e social, trazendo economia urbana e sustentabilidade.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

2. OBJETIVOS

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Estância tem como objetivo configurar os instrumentos de orientação das políticas urbanas do Município, em consonância com a Lei Federal nº 12.587/2012, fazendo parte da base institucional e normativa das políticas que regem a mobilidade da população e das cargas. Em seu arcabouço, busca estabelecer estratégias para organização espacial das redes de mobilidade estruturais da cidade e seus modos complementares não motorizados, em consonância com as políticas de desenvolvimento urbano do Município.

Objetiva, ainda, a promoção das demais políticas urbanas atuando de forma complementar ao Plano Diretor Participativo do Município, através da proposição de redes funcionais de mobilidade e de diretrizes de expansão do sistema viário principal que induzam as diretrizes urbanísticas de uso e ocupação do solo e de expansão urbana, previstas no Plano Diretor.

3. COMPOSIÇÃO

O Plano de Mobilidade Urbana é organizado em uma modelagem que contempla um conjunto de parâmetros estabelecidos para a circulação urbana, expresso através de representações espaciais consubstanciadas em diretrizes viárias que darão suporte às redes de navegação urbana em seus diferentes modais.

O plano físico e funcional é composto pelas seguintes configurações básicas:

- **Modelo físico:** Contempla diretrizes para intervenção na malha viária e infraestrutura física relacionada que servirá de suporte às redes funcionais de navegação urbana para os modos motorizados e não motorizados.



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

- **Modelo funcional de navegação urbana:** Forma de organização funcional do sistema viário no espaço urbano, devidamente hierarquizado, e que dará suporte às redes de navegação urbana para os diferentes modos.

PARTE I – MODELO FÍSICO

1. APRESENTAÇÃO

O modelo físico é constituído por um conjunto de parâmetros estabelecidos para a circulação urbana, expresso através de representações espaciais que darão suporte às redes de navegação urbana. O modelo físico é configurado em um Plano de Diretrizes Viárias que (re)organizam e complementam o sistema viário e demais elementos de infraestrutura relacionados, de modo a propiciar uma malha viária que cubra todo o território do município, com a superação de barreiras fisiográficas, dando vazão aos fluxos existentes com menor tempo de viagem, segurança e menor consumo energético. Apresenta em sua composição vias existentes, propostas de remodelação de vias para ampliação da capacidade, abertura de novas vias, rearranjos geométricos, além de intervenções com obras de engenharia, tendo como objetivo a configuração de eixos estruturantes para a navegação urbana.

2. OBJETIVOS

São objetivos específicos da proposição do Modelo Físico de Mobilidade Urbana:

- Propiciar infraestrutura de circulação para os diferentes modos de transporte, considerando a adequação da oferta às demandas de mobilidade, nos diferentes setores da cidade e nos horizontes temporais considerados;



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

- Aumentar a capacidade de circulação do sistema mediante a organização funcional mais eficiente da infraestrutura disponível;
- Produzir uma rede de navegação de modo a alcançar uma melhor eficiência e diminuição dos tempos de deslocamento;
- Alcançar um modelo de mobilidade com menor consumo energético e menor impacto sobre o meio ambiente;
- Aumentar a oferta de vias para absorção de demandas futuras em *links/nós* já saturados ou em vias de saturação;
- Integrar e complementar a malha viária em setores em que há rupturas do tecido urbano por descontinuidades espaciais de oferta de vias;
- Prover novas ofertas de infraestrutura viária em zonas de expansão urbana com a proposição de uma malha estruturadora que servirá de orientação aos futuros loteamentos;
- Propiciar uma rede de navegação segura para os modos não motorizados, de forma a proteger a circulação dos entes mais frágeis, especialmente pedestres e ciclistas.

3. PLANO DE DIRETRIZES VIÁRIAS

O plano de diretrizes preconiza um programa de intervenções sobre a malha viária que envolvem melhorias nas vias existentes consolidadas, o prolongamento de vias com traçado incompleto, urbanização de trechos com revestimentos primários e a abertura de novas vias estruturantes. Também envolvem retificações geométricas, inserção de rotatórias, construção de obras de arte, além de outras ações no âmbito da engenharia de tráfego.

As diretrizes são apresentadas mediante o agrupamento de intervenções afins, por tipo de intervenção e/ou complexidade de execução, compondo as seguintes linhas de ação:

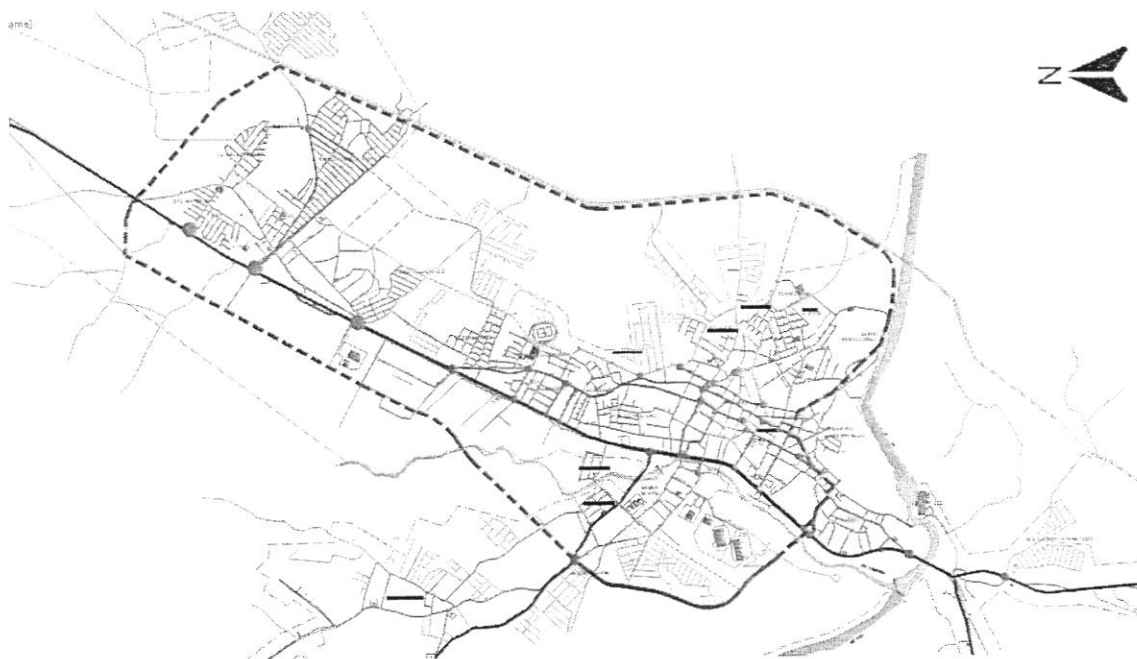


ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

*Cristóvão Freire dos Santos
Presidente*

- I. DV01 - Diretriz de ampliação da capacidade operacional da malha viária existente;
- II. DV02 - Diretriz de configuração de rotas transversais;
- III. DV03 - Diretriz de complementação do sistema viário em zonas de expansão urbana;
- IV. DV04 - Diretriz de implantação de anel viário;
- V. DV05 - Diretriz disciplinamento das transposições do leito das Rodovias.

O mapa a seguir apresenta a espacialização das diretrizes viárias:



ef



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

LEGENDA

- DV.01 - Aumento da Capacidade do sistema viário existente
- Binários de tráfego
- Tratamento de pontos críticos
- DV.02 - Diretriz de configuração de rotas transversais
- DV.03 - Diretriz de complementação do sistema viário em zonas de expansão urbana
- DV.04 - Diretriz de configuração do Anel Viário
- DV.05 - Diretriz de transposição nas conexões com as rodovias
- Perímetro Urbano

3.1 Ações estratégicas

As ações estratégicas são representadas através das intervenções a seguir:

DV01 – DIRETRIZ DE AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE OPERACIONAL DA MALHA VIÁRIA

Esta diretriz tem como objetivo (re)organizar o sistema viário e demais elementos de infraestrutura relacionados, de forma a otimizar o potencial de circulação de vias existente onde não houver capacidade de expansão física.

As ações estratégicas propostas nesta diretriz possuem conteúdo tático e de curto prazo, mediante ações de engenharia de tráfego que envolvem:

- Revisão das condições de circulação em pontos de conflito, especialmente conversões à esquerda em pontos saturados;
- Implantação de binários de tráfego em vias paralelas imediatamente próximas;
- Ajustes geométricos em pontos de gargalo;
- Outros, conforme análise dos pontos críticos.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

DV01.1 - Intervenções em pontos críticos

A partir do diagnóstico realizado, consubstanciado em pesquisas de contagens de veículos e análises operacionais “in loco”, são indicadas intervenções nos seguintes pontos:

	Localidade	Intervenção proposta
PC.1	Vicente Portela contra Pedro Homem da Costa	Implantação de mão única na Rua Pedro Homem da Costa.
PC.2	Rua Pedro Homem da Costa contra Gumerindo Bessa	Implantação de mão única em ambas as vias.
PC.3	Rua Cap. Salomão (Correios)	Implantação de mão única na via.
PC.4	Praça Orlando G. dos Santos (Banco do Brasil)	Implantação de mão única na via.
PC.5	Rua Prof. Cremildes Freire X Getúlio Vargas	Implantação de mão única em ambas as vias.
PC.6	Rua Francisco Carneiro (Escola Munic. Sen. Júlio Cesar Leite)	Sinalização ostensiva de segurança viária; Sinalização semafórica para travessia de pedestres.
PC.7	Rua Jorge Amado contra Rua Joaquim Calazans (estreitamento)	Sinalização de alerta para estreitamento de pista.
PC.7	Rua Francisco A. de Macedo contra Augusto dos Anjos	Implantação de mão única em ambas as vias.
PC.8 (*)	Av. Raimundo Souza/Av. Jadiel Lopes/Hospital/Unit	Remodelação geométrica com inserção e rotatória alongada. (Ver proposta DV01.1.9)
PC.9	Rua Jorge Amado x Rua Benjamim Constant	Implantação de mão única nas vias.



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

PC.10 (*)	Rua Frei Damião x Rua Zeca do Forte (triângulo das Bermudas)	Implantação de mão única nas vias
PC.11	Rua Visconde de Inhaúma x Rua São Caetano	Implantação de mão única na Rua Visconde de Inhaúma.
PC.12	Rua Marquês do Herval x Rua Elísio Matos	Implantação de mão única nas vias.
PC.13	Av. Raimundo Silveira Souza x Rua Vicente Santiago Neto	Implantação de mão única nas vias.
PC.14	Rua Visconde de Inhaúma x Rua Monsenhor Vitorino	Implantação de mão única na Rua Visconde de Inhaúma.
PC.15 (*)	Av. Constâncio Vieira x Rua Esteves de Freitas (ponte)	Canalização de fluxos e construção de nova ponte de transposição do Rio Piauitinga.

(*) Intervenções com ações específicas no local, conforme detalhado nas subdiretrizes.

O mapa a seguir, apresenta a localização dos pontos críticos a serem tratados por ocasião da formulação de propostas:



A seguir são detalhadas as subdiretrizes, que implicam intervenções urbanas específicas:

- DV01.1.9 – Av. Raimundo Souza/Av. Jádriel Lopes/Hospital/Unit

PC1



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

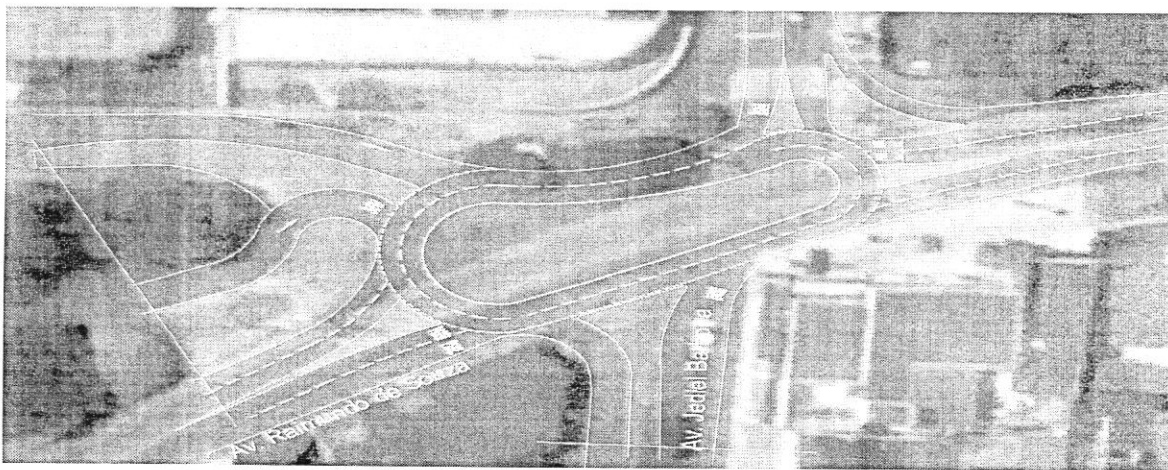
a) **Caracterização:**

Trata-se de cruzamento com a aproximação de 6 vias e 12 fluxos, entre eles os fluxos de acesso e saída da Cidade pelo Setor Norte e acesso aos polos geradores de tráfego do Hospital e UNIT. O local possui uma ampla área de aproximação que permite remodelação geométrica da intersecção com a inserção de uma rotatória para a canalização de fluxos.

b) **Ação estratégica:**

Remodelação da intersecção com intersecção de rotatória alongada.

A imagem a seguir apresenta a configuração espacial da rotatória e canalização de fluxos:



○ **DV1.1.11 Binário Zeca do Forte/Bela Vista**

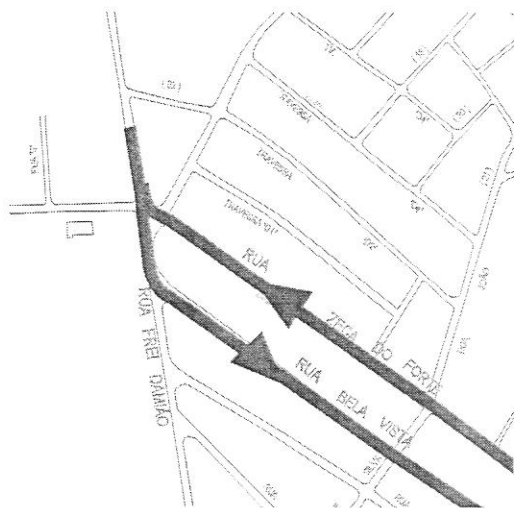
Binário destinado a resolver os conflitos de circulação na conexão da Rua Frei Damião com a Rua Zeca do Forte (Triângulo das Bermudas).



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

As figuras a seguir, apresentam o esquema de circulação e a proposta de organização funcional no cruzamento:



○ DV01.16 – Av. Constâncio Vieira x Rua Esteves de Freitas (ponte)

a) Caracterização

A transposição do Rio Piautinga é realizada pela ponte existente na continuidade de Av. Venâncio da Fonseca e por uma ponte secundária ao sul, de baixa capacidade, que permite a passagem de apenas um veículo, intercalando fluxos de acesso e saída.

b) Ação estratégica

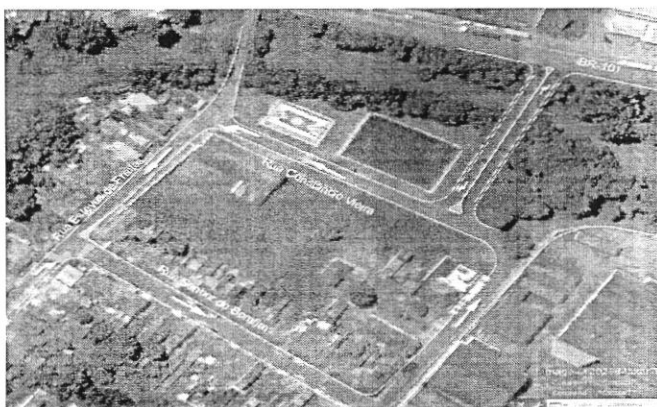
Construção de uma nova ponte mais ao sul e reorganização dos fluxos de ingresso e saída com a configuração de binários de tráfego.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

A imagem a seguir apresenta o arranjo funcional da circulação com a proposta locacional da nova ponte:



Futura ponte

Observação: Os demais pontos serão tratados na fase subsequente, após a aprovação das diretrizes viárias que implicam implantação de binários de tráfego.

DV01.2 – Implantação de binários de tráfego

Os binários de tráfego são um importante recurso da engenharia de tráfego para aumentar a capacidade operacional das vias e reduzir os conflitos em conversões à esquerda, tanto em cruzamentos como para acesso a lotes lindeiros, localizados no lado oposto aos fluxos de tráfego. Também tem como vantagem a maior disponibilização de espaços para estacionamento. Do ponto de vista de sua implantação, demandam poucos recursos, sendo implementados apenas com elementos de sinalização.

A partir da análise do carregamento de tráfego, conflitos identificados e capacidade das vias, considerando o potencial de vias paralelas imediatamente próximas, são propostos os seguintes binários:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

DV01.2.1 – Binário Central Norte Sul

Formado pelas ruas Helvécio de Araújo Macedo, Vicente Portela, Francisco Carneiro e Gen. Pedra (Norte/Sul) e pelas vias Getúlio Vargas, Capitão Salomão, Gumercindo Bessa e Raimundo Souza (Sul/Norte). No trecho mais central o conjunto de vias funcionará como um trinário com as ruas Osvaldo Freire da Fonseca/Miranga e Jorge Amado.

DV01.2.2 – Binário Central Leste-Oeste

Principal eixo de acesso ao Hipercentro a partir da BR-101 formado pela Rua Dr. Jessé Fontes (sentido centro > BR-101) e pela Rua Prof. Cremildes Freire (sentido BR-101>centro). Este binário terá a função de ser o principal eixo de acesso ao centro a partir da Rodovia BR-101.

DV01.2.3 – Binário Centro Expandido

A ser implantado para acesso/saída do centro e conexão com a Rodovia Venâncio da Fonseca. O binário é formado pelas ruas Pedro Homem da Costa e Rua Floriano Peixoto.

A imagem a seguir apresenta a espacialização dos binários de tráfego propostos para a área central e centro expandido:



Cristóvão Freire
Presidente

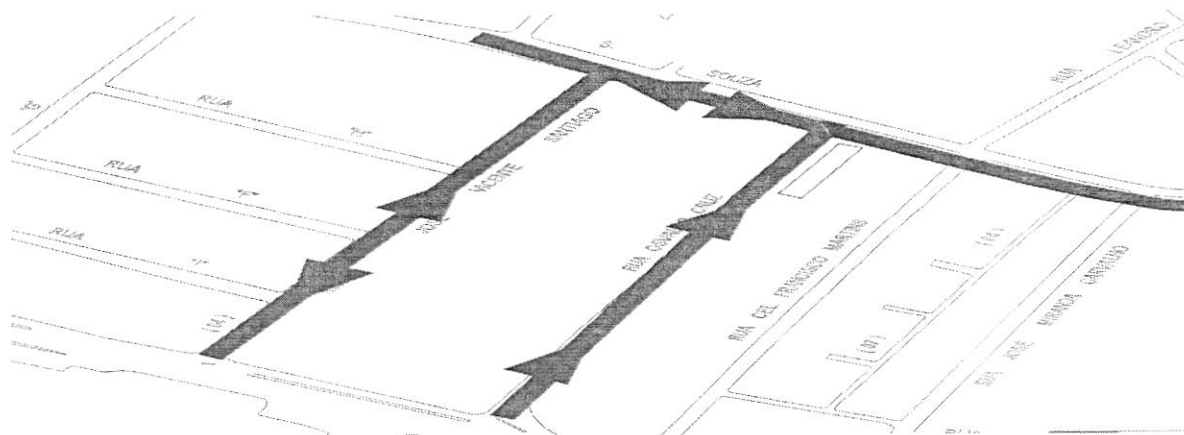
ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito



DV01.2.4 – Binário centro expandido norte

Binário auxiliar a ser implantado no setor norte do centro, entre a BR-101 e a Av. Raimundo Souza, constituído pelas vias Osvaldo Cruz (sentido O>L) e José Vicente Santiago (sentido duplo).

A imagem a seguir apresenta a espacialização do binário proposto:





ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Prefeito

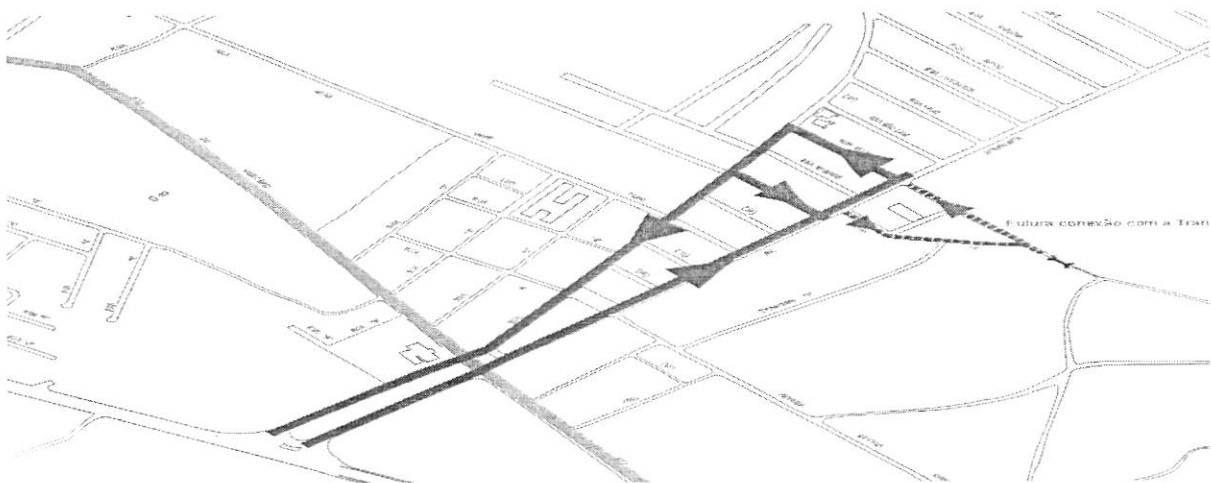
DV01.2.5 – Binário Cidade Nova

○ **Binário Jorn. Augusto Gomes x Frei Damião**

Binário destinado a diminuição dos conflitos no acesso/saída do Bairro Cidade Nova, visto que as vias existentes possuem capacidade restrita. O binário é formado pelas ruas Jornalista Augusto Gomes e Frei Damião, entre a BR101 e a Rua Belém.

O binário poderá ser conectado à perimetral norte-sul projetada (ver DV 03) pelas ruas Belém e Minas Gerais.

A imagem a seguir apresenta a espacialização do Binário Cidade Nova:



DV02 – DIRETRIZ DE CONFIGURAÇÃO DE ROTAS TRANSVERSAIS INTERBAIRROS

Esta diretriz tem como objetivo, de curto ou médio prazo, criar rotas alternativas ao centro e rotas interbairros, como estratégia de contorno dos pontos de estrangulamento do sistema viário existente.

São propostas as seguintes rotas transversais:

efl



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

DV02.1 – Transversal Norte-Sul

A proposta cria uma via estruturante desde a Área Central até o Bairro Cidade Nova, com o aproveitamento de vias existentes e vias a serem abertas.

A transversal será configurada pelas seguintes vias:

Rua São Caetano, Rua Visconde de Inhaúma, Rua Mons. Vitorino Freitas, Rua João Passos de Souza, abertura de via, Rua Leste, abertura de via, Rua I, abertura de via, Rua Belém, Av. Jorn. Augusto Gomes, Rua Café Filho, Rua 6, Prolongamento da Rua do Cemitério, até a BR-101.

DV02.2 – Transversal Leste-Oeste (Sul)

Formada por um conjunto de vias existentes a serem reorganizadas, unindo o Bairro Bonfim ao Bairro Passo da Areia (lateral ao Forródrômo) e prolongamento até o anel viário projetado (Ver DV04).

A transversal será configurada pelas seguintes vias:

Av. Venâncio Fonseca, BR-101 com transposição nas rotatórias projetadas (ver DV05), binário formado pelas ruas Dr. Jessé Fontes e Cremildes Freire, pelas vias Getúlio Vargas/Capitão Salomão, Rua Joaquim Calazans, Rua Mário Batista dos Santos, prolongamento até o anel viário projetado.

DV02.3 – Transversal Leste-Oeste (Norte)

Formado por um conjunto de vias existentes e projetadas, localizadas no setor norte e que permitem a ligação em arco diametral do anel viário leste e oeste.

A transversal será configurada pelas seguintes vias:

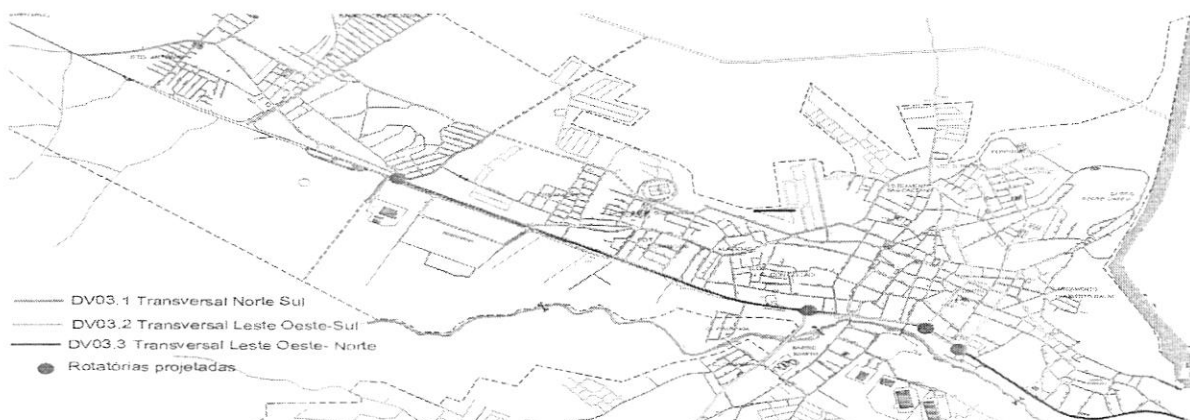


Cristóvão F. dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Rua existente sem nome ao lado da Tropfruit (a ser urbanizada), transposição da BR-101 na rotatória projetada, Rua Ulisses Guimarães, prolongamento leste até o anel viário.

A figura a seguir apresenta a espacialização das transversais projetadas:



DV03 – DIRETRIZ DE AMPLIAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO EM ZONAS DE EXPANSÃO URBANA

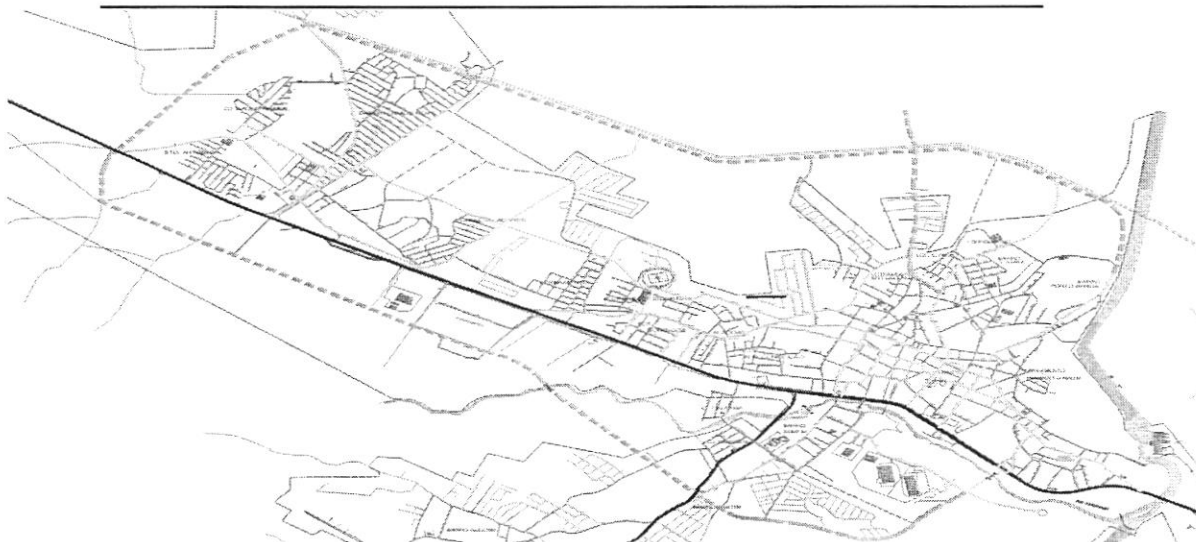
Esta diretriz tem como objetivo a complementação da malha viária com a finalidade criar conexões entre o viário existente e o viário proposto para orientação aos futuros loteamentos em áreas em processo de urbanização, podendo ser realizado a curto ou médio prazo.

A imagem a seguir apresenta a espacialização das vias projetadas sobre as demais vias estruturantes projetadas.



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito



DV04. DIRETRIZ DE CONFIGURAÇÃO DO ANEL VIÁRIO

Esta diretriz tem como objetivo realizar intervenções na malha viária em nível de planejamento estratégico, com a finalidade de prover a cidade com novos arruamentos para melhorar a conectividade interbairros, criar rotas alternativas ao centro e propor uma malha viária de orientação aos futuros loteamentos em áreas em processo de urbanização. A diretriz objetiva criar um sistema viário externo, permitindo a articulação interbairros sem passar pelo centro, aliviando a tensão sobre o sistema viário central.

As intervenções podem ser realizadas a curto ou médio prazo e consistem em programas de obras viárias que envolvem melhorias nas vias existentes consolidadas, o prolongamento de vias com traçado incompleto, urbanização de trechos com revestimentos primários e a abertura de novas vias estruturantes. Também envolvem retificações geométricas, inserção de rotatórias, construção de obras de arte, além de outras ações no âmbito da engenharia de tráfego complementares nos pontos críticos.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

O anel viário é composto pelos seguintes trechos característicos:

- **DV04.1 – Setor Leste**

Configurado a partir do prolongamento da Rua Mário Batista dos Santos (lateral do forró-dromo), abertura de via lateral ao gasoduto, Rua Frei Damião com inflexão ao noroeste até encontrar a BR-101.

- **DV04.2 – Setor Oeste**

Configurado a partir de segmentos de vias existentes e a serem abertos, juntando-se nos dois extremos à BR-101.

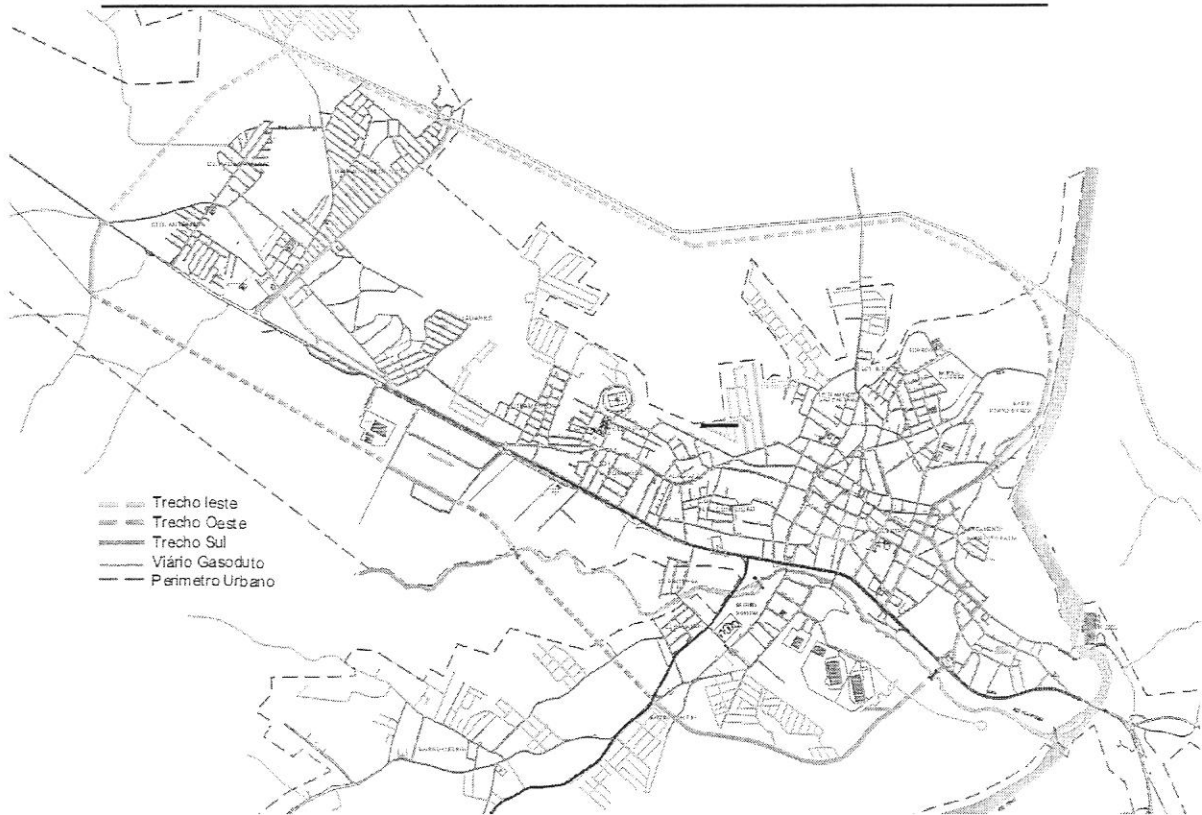
- **DV04.3 – Setor Sul**

Formado a partir da redefinição hierárquica de vias existentes que permitem a junção dos dois segmentos (Leste e Oeste).

O mapa a seguir apresenta a espacialização das diretrizes proposta para a configuração do anel viário:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito



DV05 – DIRETRIZ DISCIPLINAMENTO NAS INTERSECÇÕES COM AS RODOVIAS

Esta diretriz tem como objetivo realizar intervenções junto às rodovias que tangenciam/cortam a área urbana, no sentido de disciplinar o tráfego nas travessias e conversões, aumentando as condições de segurança de veículos e pedestres. Pode ser realizado a médio prazo.

A imagem a seguir apresenta os pontos de intervenções sugeridos:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente



DV05.1 - Intersecções com a BR-101

A BR-101 se caracteriza por um extenso palco de conflitos entre o tráfego de passagem e o tráfego local. No perímetro central, entre o acesso à Fábrica Tropfruit até a divisa sul, a rodovia opera com pista simples, sendo proibida a sua transposição em praticamente todo o percurso (faixa amarela dupla + tachões sobre o eixo). No entanto, exceto em alguns bloqueios, são realizadas transposições e conversão em todo o perímetro. Do mesmo modo, a travessia de pedestre é conflituosa, com poucos pontos de travessia tratados. Destaca-se a existência de redutores de velocidade, porém desgastados e ineficientes.

Propõe-se para a via:

- Incorporação das faixas laterais ao perímetro urbano, conforme estabelecido na Lei Federal nº 13.913/2019, que permite a redução das faixas de domínio público das Rodovias de 15 metros para 5 metros;
- Urbanização das faixas laterais, incluindo a implantação de uma ciclovia;
- Disciplinamento das conversões e transposições apenas em pontos específicos que coincidem com o sistema viário estruturante da malha urbana;

ef



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
PREFEITO

- Tratamento de pontos para a travessia de pedestres em locais de conectividade com o lado oposto da via.

A seguir são apresentadas as diretrizes específicas para a via:

DV05.1.1 - Acesso Rua A, Bairro Santo Antônio

Trata-se de via de acesso precário ao Santo Antônio e Paulo Amaral. O acesso/saída pela BR-101 é possível apenas no sentido Centro-Bairro, visto que neste trecho da Rodovia há bloqueio entre as duas pistas. A saída do bairro necessita ser feita pela Rua do Cemitério em vias de baixa capacidade.

Proposta:

Abertura de via lateral à BR-101 após a faixa de domínio (de 5 metros) e remodelação geométrica da intersecção. Sugere-se que a via lateral tenha continuidade até a Av. Jorn. Augusto Gomes para permitir acesso àquela via como alternativa de rota ao centro.

A imagem a seguir apresenta o desenho funcional proposto para o local:



DV05.1.2 - Acesso Av. Jorn. Augusto Gomes

Trata-se de Avenida estruturante no setor norte que permite o acesso ao Bairro Cidade Nova e outros, a montante. Apesar de ser uma via larga, com canteiro central, possui sua



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

funcionalidade reduzida devido à impossibilidade de transposição do leito da rodovia no sentido Bairro-Centro.

Proposta:

Abertura de via paralela a BR101, após a faixa de domínio, em continuidade a via proposta na DV05.1.1.

A imagem a seguir apresenta o desenho funcional proposto para o local:



DV05.1.3 - Acesso à Rua Camilo Calazans/Dr. Osório Ramos

Trata-se de um ponto de confluência de várias vias, com transposição do leito da BR-101. O conflito local se dá em dois níveis: o primeiro com relação à transposição da Rodovia e o segundo com relação ao viário interno.

Proposta:

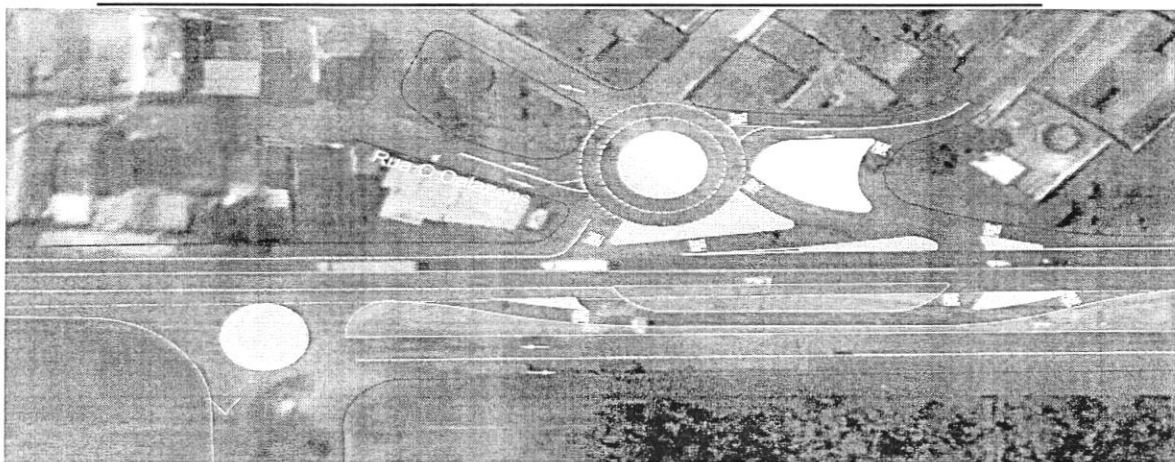
Inserção de rotatória elíptica na BR-101 para permitir conversões e retornos e uma rotatória interna para disciplinar o tráfego na confluência das vias urbanas. Os raios de giro inseridos nas rotatórias possuem 15m.

A imagem a seguir apresenta a solução funcional proposta para o local:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Prefeito



DV05.1.4 - Acesso Av. Raimundo Souza/Rua A.

Trata-se do principal eixo de acesso ao centro pelo Setor Norte, constituindo um grande eixo transversal. Uma via que atende ao setor industrial no lado oeste da Rodovia também se conecta nas imediações. Atualmente, as conversões à esquerda são realizadas por pequenas ilhas, que se encontram fora de padrões quanto aos raios de giro.

Proposta:

Inserção de rotatória para disciplinar todos os movimentos das vias que se conectam no ponto. Devido às condições geométricas locais, a rotatória possui um formato elíptico.

A imagem a seguir apresenta a proposta funcional de circulação no local:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

*Cristóvão Freire dos Santos
Presidente*



DV05.1.5 - BR101, Acesso a Av. Jadiel Lopes Barbosa

Trata-se de via estruturante que permite acesso direto ao Hospital Regional Doutor Jessé Fontes e ao campus da Universidade Tiradentes. Este trecho da rodovia possui uma faixa lateral que estrutura o tráfego local, existindo um canteiro separador entre a Rodovia e estas faixas. A transposição do eixo da Rodovia é realizada em local com ilhas que orientam o tráfego, porém fora dos padrões.

Proposta:

Remodelação geométrica da intersecção e da área de influência criando retornos nos dois sentidos.

A imagem a seguir apresenta a proposta funcional de circulação no local:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente



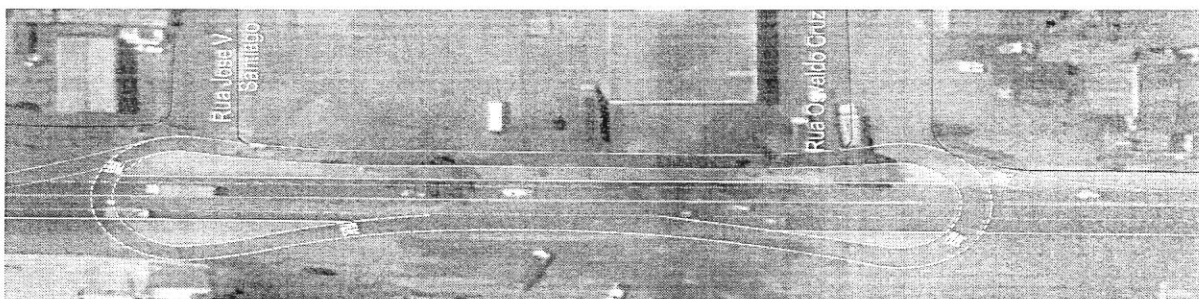
DV05.1.6 - Acesso às ruas José V. Santiago e Osvaldo Cruz

Trata-se de vias que operam em binário de tráfego com tendência a aumentar a sua importância na malha viária urbana.

Proposta:

Inserção de alças de retorno e conversões de acordo com o sentido viário das vias que formam o binário.

A imagem a seguir apresenta a proposta funcional de circulação no local:



DV05.1.7 – Intersecções com a AV. Venâncio da Fonseca (Rodovia)

ef



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

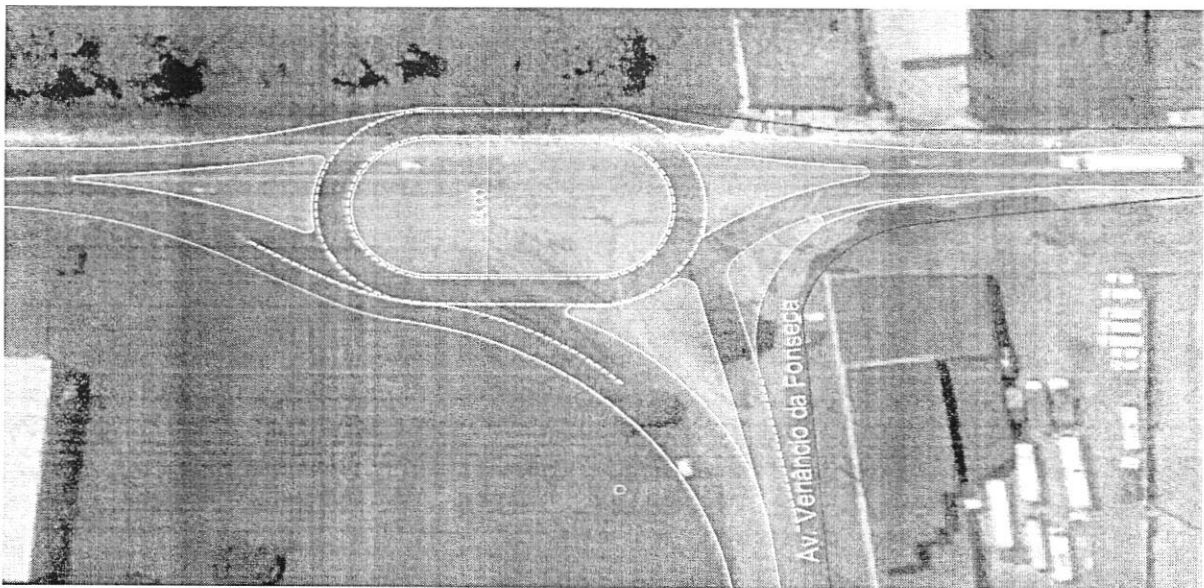
*Cristóvão Pereira dos Santos
Presidente*

Trata-se do ponto de conexão de duas rodovias. A conexão se dá com canalizações, porém fora das normas e sem continuidade no lado oposto da BR-101.

Proposta:

Remodelação geométrica da intersecção com a inserção de rotatória fechada.

A imagem a seguir apresenta a proposta funcional de circulação no local:



DV05.1.8 - Acesso às Ruas José V. Santiago e Osvaldo Cruz

Trata-se da conexão de via de ligação com o bairro Bonfim passando pela Ponte Dom Pedro II. Pelo lado do centro consolidado (leste) possui uma via paralela a BR-101 e se conecta com as ruas Pedro Homem da Costa e Mal. Floriano.

Proposta:

Remodelação geométrica da intersecção envolvendo as ruas perpendiculares à Rodovia.

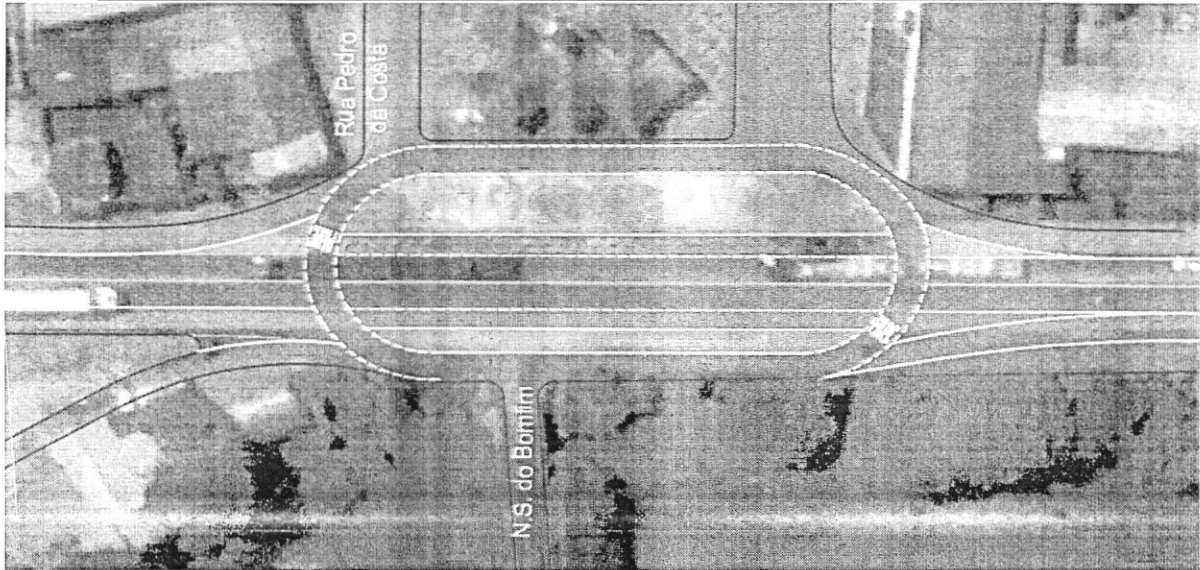
A imagem a seguir apresenta a proposta funcional de circulação no local:

[Handwritten signature]



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Peix dos Santos
Presidente



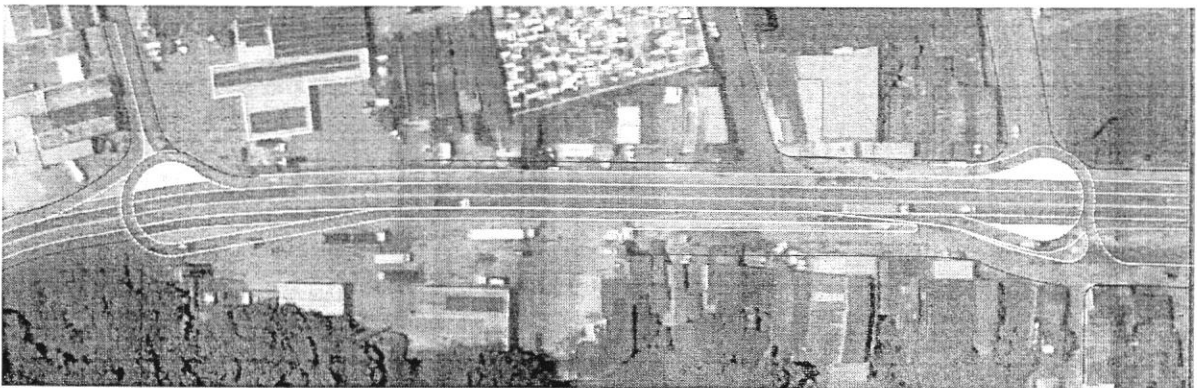
DV05.1.9 - Acesso às Ruas Dr. Jessé Fontes e Prof. Cremildes Freire

Trata-se de duas vias que atualmente são utilizadas como principal acesso à área central a partir da BR-101. Na organização do tráfego (ver binários na DV01) está prevista a operação das vias em mão única com formação de binário de tráfego entre si.

Proposta:

Inserção de meia rotatória nas pontas do binário com o disciplinamento das transposições da BR-101.

A imagem a seguir apresenta a proposta funcional de circulação no local:



el



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
PREFEITO

DV05.1.10 - Acesso às Ruas Ribeirópolis e Santa Cruz

Trata-se de vias que permitem a conexão da malha viária urbana com a Rodovia BR-101 pelo setor sul. A intersecção da Rua Santa Cruz com a Rodovia ocorre em local muito próximo à ponte sobre o Rio Piauí e com visibilidade prejudicada devido à curva e declividade existentes.

Proposta:

- Direcionamento dos fluxos de saída em direção à Rodovia para a Rua Ribeirópolis com a canalização dos fluxos no cruzamento da Rua Ribeirópolis com a Rua Santa Cruz;
- Transformação da Rua Santa Cruz em mão única (somente entrada) entre a BR-101 e a Rua Ribeirópolis;
- Colocação de tachões no eixo da BR-101 para evitar a transposição dos fluxos da Rua Santa Cruz em direção ao sul; e
- Inserção de rotatória na conexão da Rua Ribeirópolis para canalização dos fluxos de transposição da BR-101.

O desenho a seguir apresenta a solução funcional proposta para o conjunto das vias:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente



DV05.2 – Intersecções com a Rodovia/Avenida Venâncio Da Fonseca (SE-282)

A via inicia na BR-101, setor centro sul da Cidade e se estende para o oeste, sendo a principal via de acesso aos bairros Bonfim e Alecrim. Trata-se de um setor em expansão, que conta com a construção de empreendimentos habitacionais para classes populares. Os acessos e saídas destes empreendimentos ocorrem por uma via principal que se conecta a Rodovia, criando atritos de conversões à esquerda e transposições da Rodovia.

DV05.2.1 - Conexão com a Rua Manoel Bomfim

Trata-se de confluência de duas vias estruturantes e acesso/saída de um loteamento.

Proposta:

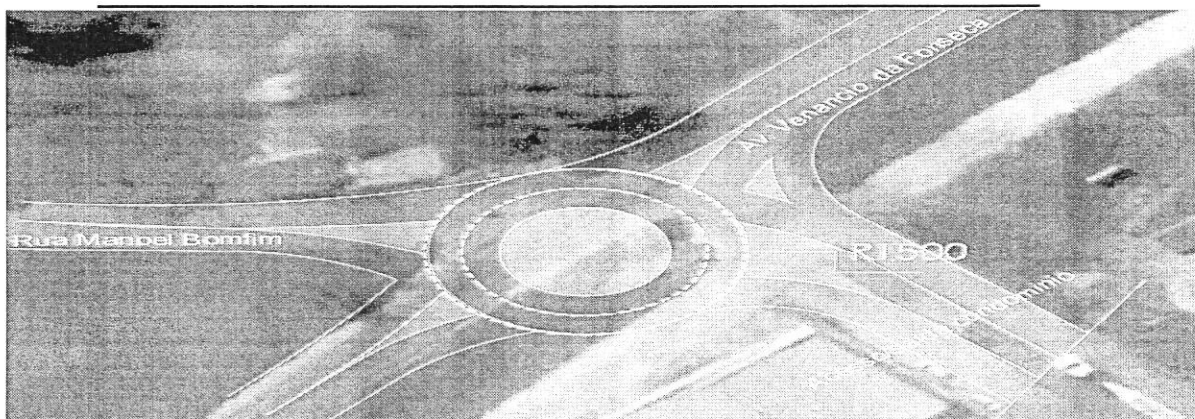
Inserção de rotatória para disciplinamento dos fluxos.

O desenho a seguir apresenta a solução funcional proposta para o local.



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

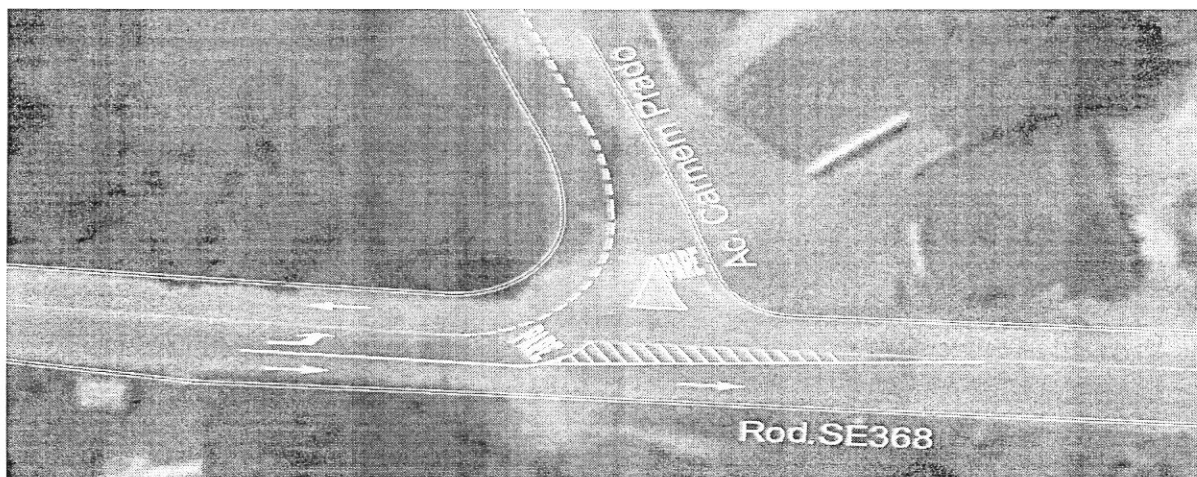
ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito



DV05.3 - Intersecções com a Rodovia SE - 368 (Linha VERDE)

A Rodovia apresenta um ponto de conflito no acesso ao Loteamento Carmem Prado e Rua Alto São Vicente no lado oposto. As conversões são realizadas sobre faixa amarela contínua que regulamenta a circulação da via.

O desenho a seguir apresenta a solução funcional proposta para o acesso ao bairro:





ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

PARTE II

MODELO FUNCIONAL DE NAVEGAÇÃO URBANA

1. APRESENTAÇÃO

O Modelo Funcional de Navegação Urbana consiste na organização funcional do sistema viário, especializado sobre todo o território, organizando redes de navegação hierarquizadas, de fácil leitura, articuladas em *links* e nós para dar suporte aos diferentes tipos de mobilidade.

2. OBJETIVOS

Organizar funcionalmente o sistema viário para dar suporte aos diferentes tipos de mobilidade, com o objetivo de qualificar a circulação específica de cada modal, com a minimização dos conflitos.

3. CLASSIFICAÇÃO HIERÁRQUICA DAS VIAS

Para fins do presente Plano, a malha viária do município é classificada e hierarquizada segundo critérios funcionais, considerando a sua posição estratégica na circulação no âmbito urbano e nas conexões regionais:

- **Vias Arteriais Classe 1:** vias de caráter estrutural que permite a articulação das rodovias com a malha viária interna e dos bairros com a área central;
- **Vias Arteriais Classe 2/estruturais principais:** vias destinadas à circulação geral com intensa carga de veículos e que propiciam a macroestruturação da mobilidade urbana, servindo ainda de base para o transporte coletivo;
- **Vias coletoras Classe 1:** destinadas a coletar e distribuir os fluxos de circulação interbairros e sua conexão com a área central;
- **Vias coletoras Classe 2:** destinadas a coletar e distribuir fluxos no interior dos bairros até o sistema arterial ou coletor principal;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

- **Vias locais:** destinadas a orientar os fluxos no interior dos bairros, permitir o acesso a pontos internos específicos e canalizar o tráfego para as vias secundárias/coletoras;
- **Cul-de-Sac:** Ruas sem saída que servem de acesso local e finalizam em uma praça de retorno;
- **Vias de Traffic Calming:** vias com alta interatividade entre o uso do solo e pedestres, onde devem ser priorizados requisitos de segurança e conforto ao pedestre em detrimento da velocidade veicular. Para cumprir sua finalidade, estas vias deverão receber dispositivos para moderação de tráfego obedecendo normas técnicas e legais aplicáveis;
- **Passagens de pedestres:** vias de circulação onde é permitida somente a circulação de pedestres ou outros modos não motorizados, incluindo os passeios públicos, as galerias térreas externas e as escadarias, com características de infraestrutura próprias de espaços abertos, exclusivos à circulação de pessoas.

4. PROPOSTA DE REDES DE NAVEGAÇÃO URBANA

Rede preferencial

Espacialização de rotas para a navegação com o uso de vias do sistema viário oficial, ligando pontos de origem aos pontos de destino das viagens. As rotas são compostas por links que permitem os deslocamentos lineares e os nós de navegação onde são realizadas as trocas de direção em vias que se cruzam/tangenciam.

Links

Segmentos do sistema viário compreendido entre dois nós, e que permitem a navegação urbana em linha reta ou inflexões nos nós existentes.

Ações estratégicas:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão F. dos Santos
PREFEITO

Os *links* que compõe a rede preferencial de navegação motorizada deverão ser objeto de ações prioritárias visando a implantação das diretrizes viárias que lhe são afetas, conforme apresentado no Plano de Diretrizes viárias.

Nós de navegação

Pontos de conexão entre as vias que compõem o sistema viário principal, onde podem ser realizadas mudanças de direção no sentido das viagens, e que permitem a livre circulação na malha viária. Estes pontos devem ser objetos de ações especiais para a orientação dos fluxos de tráfego, envolvendo as que demandam intervenções, desde estudos específicos de engenharia de tráfego, implantação de rotatórias ou obras de arte.

Ações estratégicas:

Os nós de navegação deverão ser tratados com preferência de tráfego para as vias estruturantes principais.

Nas vias existentes em que o gabarito viário permitir serão implantadas rotatórias ou controle semaforicos.

Na conexão entre vias projetadas deverão ser previstos gabaritos para inserção de rotatórias conforme previsto nas especificações técnicas.

Hubs de Mobilidade

O impacto de novas tecnologias de transporte (individual e coletivo), tanto veicular quanto de navegação (veículos autoguiados e/ou de usos compartilhados) deverão requerer espaços específicos na estrutura urbana de mobilidade. A integração intermodal entre todas as tecnologias, motorizadas e não motorizadas, deverá ser organizada em espaços específicos com a criação de *Hubs* de mobilidade, onde serão realizadas as trocas e mantidos os veículos de compartilhamento.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

Os *Hubs* de mobilidade têm como objetivo prever espaços junto aos locais com grande concentração de demanda, situados na área de influência de sistemas de transporte de grande capacidade ou polos geradores de tráfego, mediante a reserva de espaços que permitam a oferta de modais alternativos de transporte de uso compartilhado (*bike sharing, car sharing, etc.*), e realização de integrações intermodais, bem como acesso a veículos.

A viabilização dos *Hubs* de mobilidade se dará pelas seguintes ações:

Ações estratégicas:

- Identificação de áreas com este potencial;
- Proposição de gravames em áreas particulares;
- Busca de parcerias com a iniciativa privada na exploração de espaços.

5. ORGANIZAÇÃO FUNCIONAL DAS REDES DE NAVEGAÇÃO

As vias hierarquizadas conforme critérios permitem a estruturação de redes de navegação que abrangem todos os modos de deslocamento organizados em redes distintas e integradas, considerando:

RN 01 - Rede Preferencial para o Tráfego Motorizado

RN 02 - Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres

RN 03 - Rede Preferencial para a Circulação Ciclovitária

RN 04 - Rede Preferencial para a Circulação de Cargas

RN01 - Rede de Preferencial para o Tráfego Motorizado

a) Caracterização

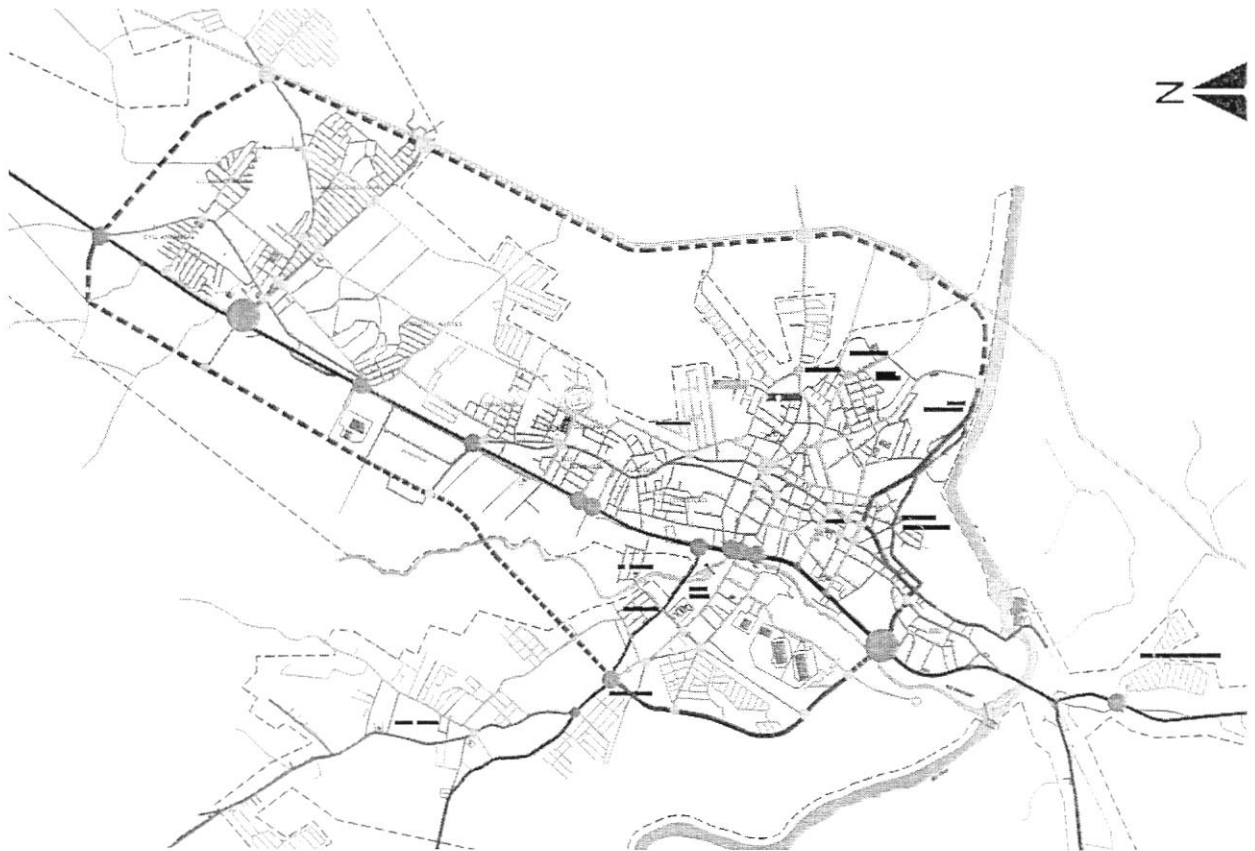
O tráfego motorizado, em todas as suas categorias, predomina as viagens de longo curso na mobilidade urbana, com tendência a ampliar a fatia sobre a distribuição modal.



Cristóvão Aparecido dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

O mapa a seguir apresenta a classificação hierárquica das vias existentes e projetadas com a rede de navegação superposta ao sistema viário:



LEGENDA

Links	Nós de navegação
— Rodovias	● Nós em interfaces com rodovias
- - - Arteriais Classe 1	○ Nós em conexões urbanas estruturantes
— Arteriais Classe 2	● Hubs de Mobilidade
— Coletoras Classe 1	
— Coletoras Classe 2	
— Rotas de Caminhabilidade	

b) **Objetivos**

No Plano de Diretrizes Viárias concebido foram propostas intervenções no sistema viário de modo a ampliar a cobertura e a capacidade da rede viária mediante a abertura de novas vias, alargamentos viários, obras de arte e intervenções pontuais, conforme apresentado anteriormente no Plano de Diretrizes Viárias.

efc



Cristóvão Brito dos Santos
PREFEITO

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

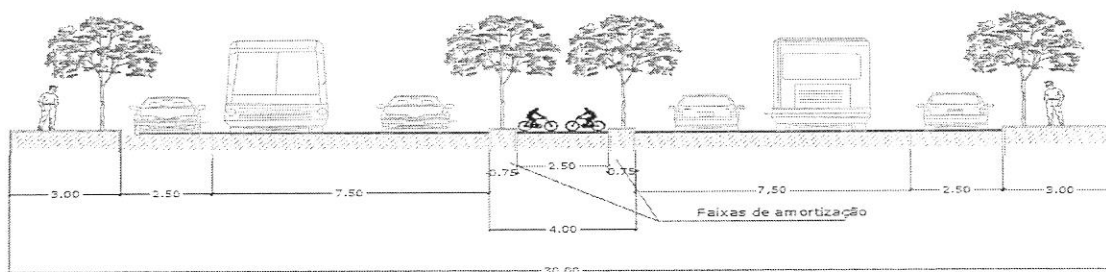
A malha viária resultante deste processo de expansão permitirá a escolha do usuário por vias que melhor atendam às suas linhas de desejo de deslocamento, de acordo com suas preferências e necessidades individuais.

c) **Ações estratégicas**

Os desenhos a seguir apresentam os perfis viários básicos a serem utilizados na abertura de novas vias, conforme a hierarquia atribuída.

Arterial Classe 1 com ciclovia (anel viário)

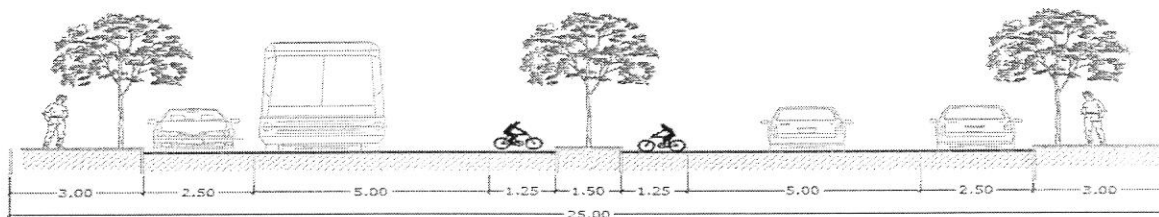
A.1 (30 metros)



Arterial Classe 2

VA.2 com ciclovia = 25m

VA.2.1 sem ciclovia = 22m



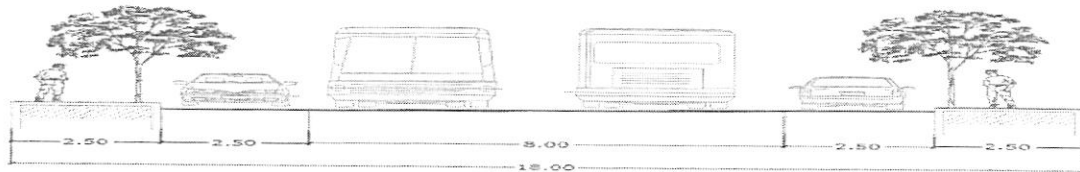
Vias Coletoras Classe 1



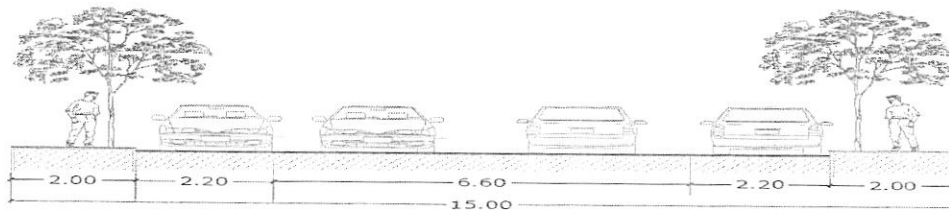
ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Fraz de Santos
Presidente

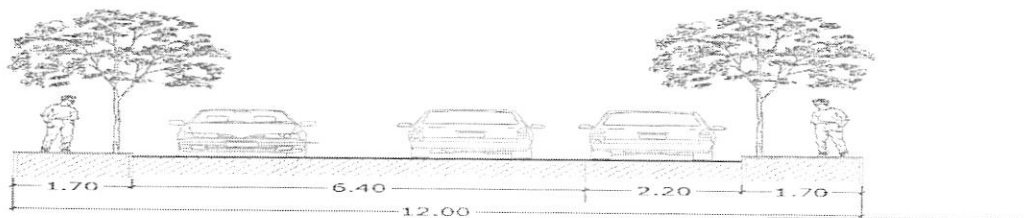
VC 1 (18m)



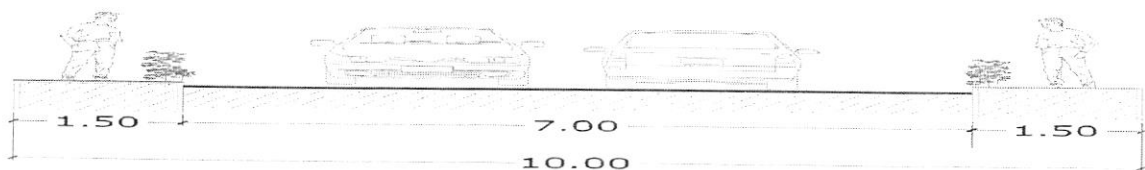
Vias Coletoras Classe 2



VL = Via Local (12m)



Cul-de-Sac = 10m



Alça de retorno em Cul-de-Sac: Raio externo de 12m



RN02 – REDE PREFERENCIAL PARA A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

a) Caracterização

Toda a forma de locomoção tem como componente um percurso a pé, que pode ser um deslocamento completo ou complementar a outra modalidade de transportes, seja para acesso ao transporte público, automóvel ou bicicleta.

Assim, o planejamento da mobilidade urbana deve partir do reconhecimento de que esta é uma modalidade de circulação básica e que as calçadas têm que apresentar espaço suficiente e de boa qualidade para a circulação de pessoas em condições normais, em cadeiras de rodas e portadoras de deficiência. Da mesma forma, devem ser tratados os locais de travessia das vias nos locais de conflito com o tráfego motorizado.

As rotas de pedestres devem ser acessíveis, por direito, para todos os usuários; não devem apresentar barreiras físicas ou impedimentos de usos sociais ou climáticos; devem ser aptas a serem utilizadas com segurança para o tráfego geral e o próprio usuário; devem ser desobstruídos de veículos em seu percurso e apresentar poucos desvios e com capacidade condizente com a demanda e, por fim, devem ser planejadas com o objetivo de prover uma agradável experiência ambiental para o usuário.

b) Objetivos

A criação de uma Rede Preferencial para Pedestres tem como objetivo a promoção de políticas para a qualificação das calçadas em rotas urbanas estruturais de forma a estimular à realização de caminhadas para acesso às funções urbanas de forma confortável e segura, bem como uma prática saudável, lúdica e ecologicamente correta de promoção da mobilidade urbana.



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

São objetivos específicos da rede de pedestres:

- Dar prioridade a circulação de pedestres em áreas com elevado conflitos com o tráfego motorizado;
- Criar infraestrutura segura e confortável para a circulação de pedestres com ações sobre os passeios públicos, locais de travessia de leito carroçável e com acessibilidade universal;
- Valorizar o ato de caminhar como uma forma de mobilidade urbana em pequenos deslocamentos;
- Propiciar espaços para a circulação segura em ambientes aprazíveis para caminhadas em práticas lúdicas.

c) Ações estratégicas Concepção da rede

Na impossibilidade de tratamento de toda a malha viária da cidade, o presente PlanMob define uma rede prioritária de vias a serem tratadas com infraestrutura padronizada, criando uma rede qualificada para a circulação de pedestres sobre todo o território urbanizado unindo os principais pontos de origem com os principais pontos de destino das viagens.

Desta forma, na composição da rede de vias de pedestres na malha viária da cidade, foram caracterizadas diferentes funcionalidades que implicam diferentes hierarquias para o provimento de infraestrutura, conforme classificação a seguir:

➤ **Vias de Traffic Calming**

São vias com alta interatividade entre pedestres, circulação de veículos e atratividade exercida pelo uso do solo, nas quais deve ser priorizada a segurança em detrimento da



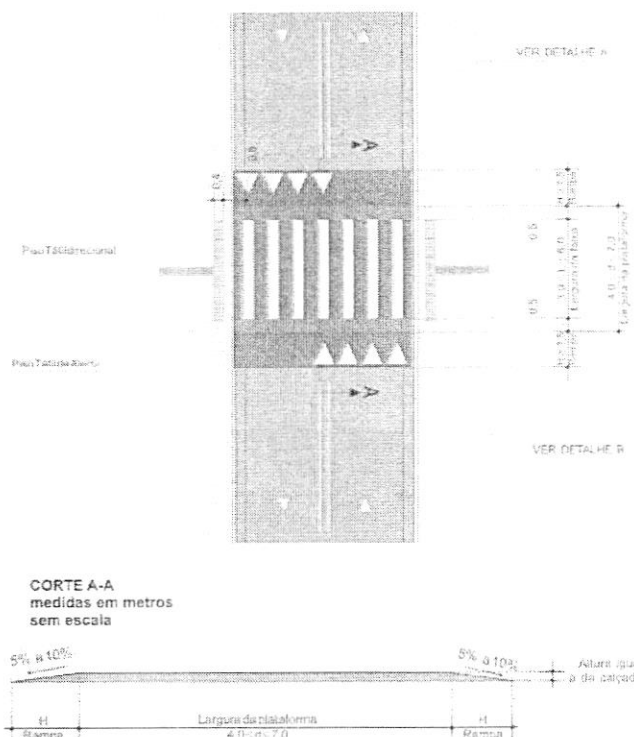
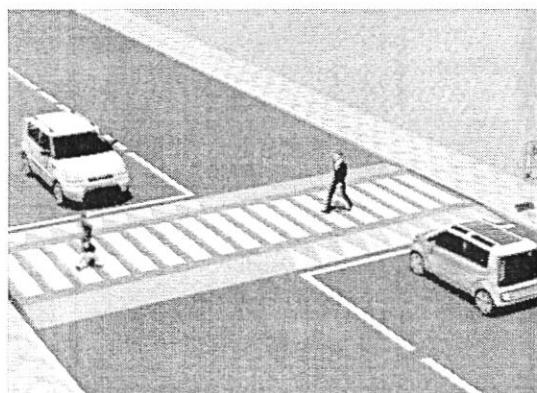
Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

velocidade. Envolvem o tratamento especial dos passeios e das travessias de pedestres para minimizar os conflitos entre o tráfego motorizado e não motorizado.

As intervenções propostas para a configuração de vias de *traffic calming* envolvem a ampliação da área de circulação junto às esquinas, o tratamento das travessias pedestres com faixa elevada para travessia de pedestres (lombofaixa), a padronização dos pisos e disposição de elementos moderadores de tráfego e acessibilidade universal.

As imagens a seguir, apresentam a configuração de travessias elevadas quanto às especificações a serem obedecidas:



Fonte: CONTRAN, Manual Brasileiro de Sinalização de Tráfego, Volume VIII, 2021.

➤ Caminhódromos



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

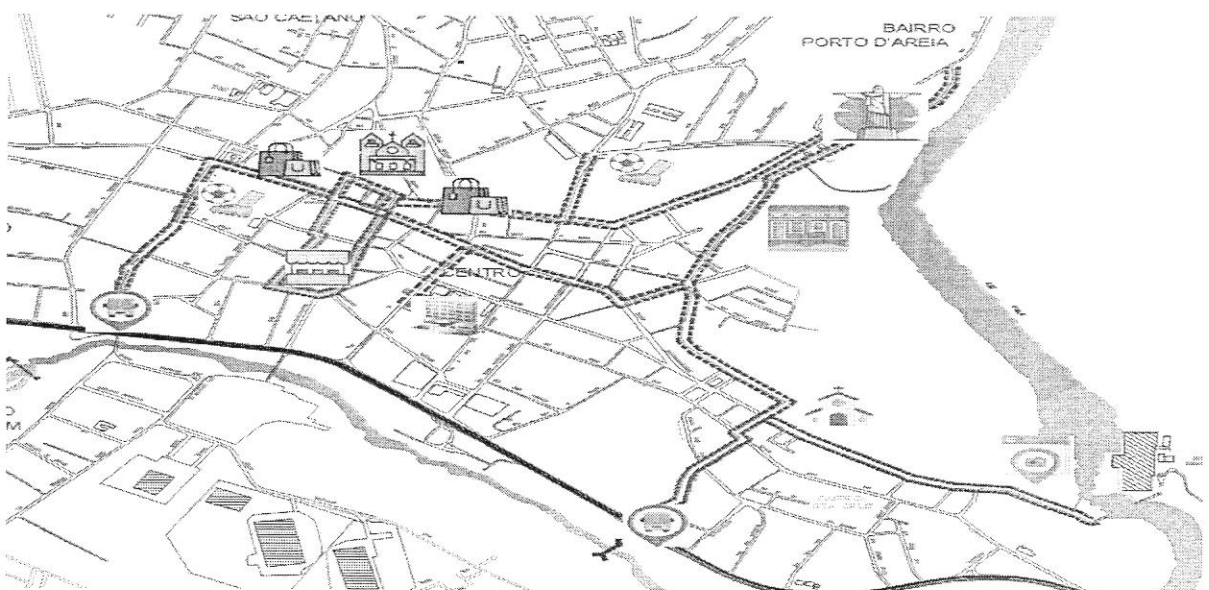
São vias com potencial para a criação de espaços para caminhadas lúdicas em áreas de interesse histórico e/ou paisagístico para o estímulo a estas práticas urbanas e que também possuem potencial para revitalização urbana.

O local proposto para implantação de Caminhódromo lúdico no município é a Orla do Rio Piauí.

➤ **Rotas de Caminhabilidade**

Consiste em um conjunto continuado de vias (existente e projetadas) que propiciam a continuidade de caminhadas em vias que apresentam centralidade com relação aos bairros de maior concentração de demanda e que servem de circulação de pedestres, tanto local como de acesso ao centro e acesso, polos geradores de demanda (compras, serviços, escolas), acesso ao transporte coletivo e pontos turísticos.

A imagem a seguir apresenta as rotas de caminhabilidade propostas para o centro histórico e de acesso a serviços e compras.





RN03 - REDE PREFERENCIAL PARA A CIRCULAÇÃO CICLOVIÁRIA

a) Caracterização

O desenho urbano da rede viária em relação aos espaços para a circulação de bicicletas determina o nível de conforto e segurança para o ciclista, atuando como fator de atração ou desestímulo ao seu uso cotidiano enquanto modal de transportes. Neste sentido, a configuração dos espaços cicláveis é determinante para compor um sistema eficiente de promoção da mobilidade urbana sustentável por esta modal de transportes.

Consiste na configuração de uma rede multissetorial de infraestrutura reservada para a circulação de ciclistas, segregada do tráfego geral, para circulação exclusiva desta modal de transportes. Na concepção da Rede são adotadas as diretrizes a seguir:

- O PlanMob, em suas diretrizes viárias, apresenta um projeto de expansão da malha viária com a criação de novos eixos estruturantes em áreas urbanas ainda não consolidadas. Estabeleceu-se assim, que as novas vias estruturantes, ao serem abertas, devem contemplar em seu desenho a incorporação de ambientes cicláveis;
- Para a continuidade destes eixos em vias já existentes, devem ser acomodadas ciclofaixas ou faixas compartilhadas de modo a estabelecer rotas contínuas de ligação dos bairros com os polos atratores de viagens, principalmente a área central e bairros populares;
- A solução a ser implantada no sistema viário existente deverá ser objeto de estudos de engenharia de tráfego específico para distribuição equitativa do espaço de circulação entre os modais;
- Nas vias que operam em mão única para a formação de binários de tráfego poderão ser implantadas ciclofaixas monodirecionais junto ao meio-fio no mesmo sentido de circulação da via;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

- O dimensionamento dos espaços cicláveis deverá obedecer às dimensões mínimas estabelecidas no presente anexo técnico.

b) Objetivos

Para a configuração da circulação no ambiente urbano faz-se necessária a utilização de dimensões que propiciem condições de conforto e segurança além destes padrões mínimos. Assim, para a infraestrutura básica da circulação de bicicletas é desejável a sua segregação, separando-a do tráfego motorizado, compondo faixas cicláveis com diferentes configurações que podem ser concretizadas na forma de ciclovias, ciclofaixas e rotas cicláveis. Na composição do ambiente de circulação para bicicletas também é importante a configuração de espaços para estacionamentos. São organizações funcionais da Rede de Circulação Cicloviária:

➤ **Ciclovias**

Genericamente, o termo ciclovia pode designar qualquer infraestrutura necessária à circulação de bicicletas. Todavia, são designadas como ciclovias os espaços para a circulação exclusiva de bicicletas segregadas do tráfego motorizado e do trânsito de pedestres mediante a utilização de obstáculos físicos como calçadas, muretas, meios-fios etc.

Não existem normas específicas da ABNT para o dimensionamento das ciclovias, no entanto, é possível identificar em diferentes fontes recomendações para o seu planejamento de forma a atingir um desenho que atenda as condições de conforto e segurança, em especial as orientações contidas no Volume VIII do Manual Brasileiro de Trânsito expedido pelo DENATRAN (2021).

➤ **Ciclofaixas**

Como ciclofaixas são comumente designados os espaços para a circulação de bicicletas localizadas nas pistas de rolamento de veículos motorizados, delimitadas por pintura ou



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

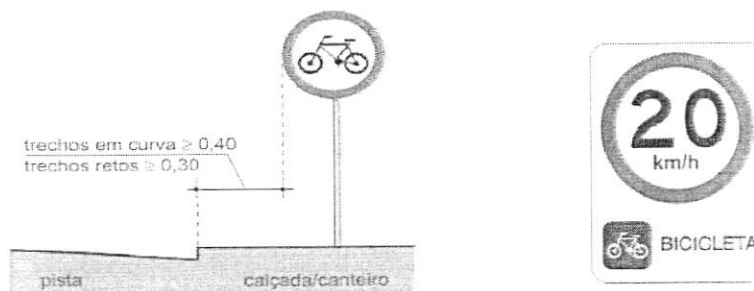
Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

sinalizadores, sem a utilização de obstáculos físicos. Também é possível a sua demarcação sobre o passeio público quando este apresentar dimensões avantajadas.

➤ **Faixas Compartilhadas (sinalização de alerta e controle de velocidade)**

São espaços de circulação compartilhados entre dois ou mais modais, podendo ocorrer duas situações específicas: no primeiro caso os espaços são constituídos por faixas segregadas por obstáculos físicos, ou não, cujo uso é destinado para bicicletas e pedestres ou bicicletas e veículos motorizados. No segundo caso são faixas de tráfego normal que permitem o seu compartilhamento entre veículos/ciclistas e pedestres/ciclistas, sem que haja nenhuma separação física ou delimitação de piso. Estes espaços devem ser tratados com sinalização de alerta.

As imagens a seguir apresentam a recomendações para a disposição de placas de sinalização de alerta, além de recomendações para a redução de velocidade (Zona de 20km):



Fonte: CONTRAN, Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume VIII, 2021.

c) Ações estratégicas

Embora esteja prevista cobertura por ambientes cicláveis em toda a Cidade, são propostos alguns circuitos estruturantes, aos quais são ligadas uma série de ciclovias/ciclofaixa complementares. O modelo espacial é formado pelas seguintes



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

configurações que formam as diretrizes cicloviárias conforme representação espacial a seguir:



Perfis cicloviários indicados

A seguir são apresentados perfis viários para implantação de espaços cicláveis nas vias públicas. A escolha do perfil a ser adotado em cada via deve ser objeto de estudos específicos de engenharia de tráfego considerando a largura a via e a sua funcionalidade (bidirecional ou mão única).

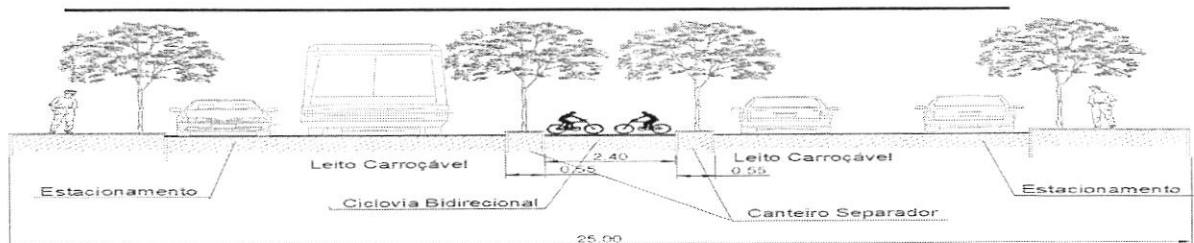
PC.1 - Ciclovia bidirecional no canteiro central

(Vias com 25 metros ou mais)



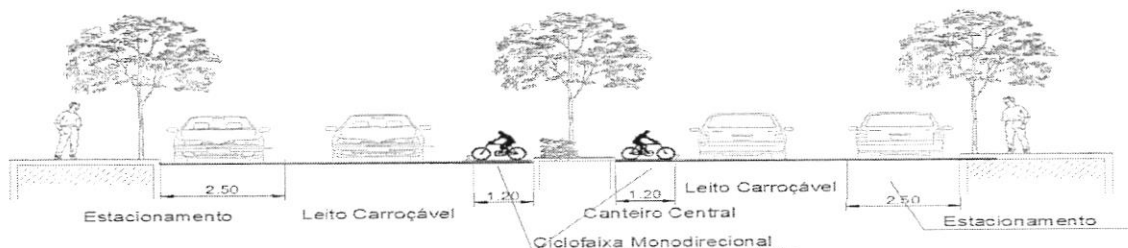
Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito



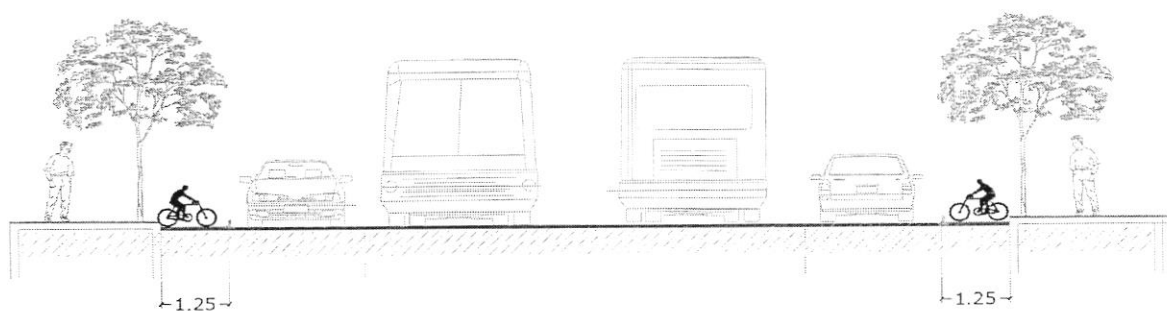
Indicação: Anel viário e transversais projetadas.

PC.2 - Ciclofaixas monodirecionais junto ao canteiro central (vias com canteiro)



Indicação: Av. Raimundo Silveira Souza, trecho com canteiro central.

PC.3 - Ciclofaixas monodirecionais em vias de mão dupla



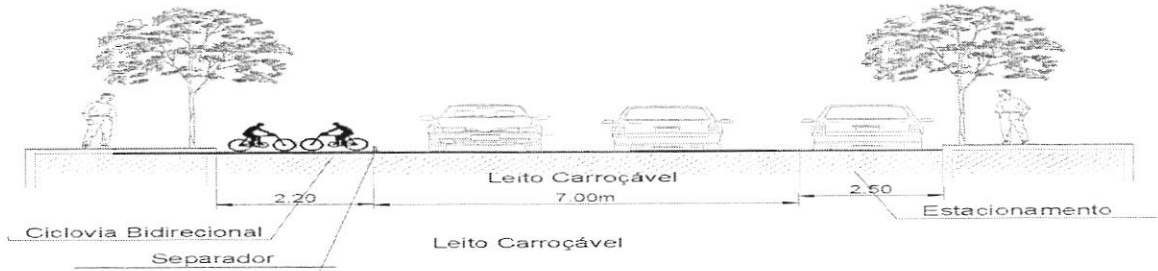
Nesta alternativa podem ser utilizadas duas faixas de tráfego por sentido ou manutenção de estacionamento entre a faixa de tráfego e a ciclofaixa.



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

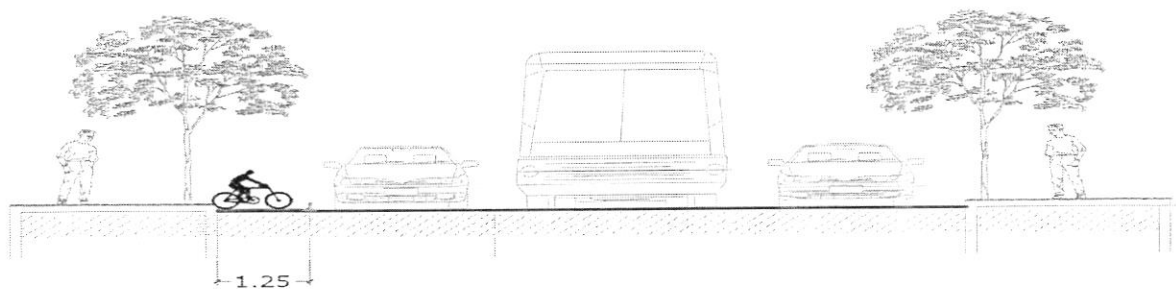
PC.4 - Ciclovias bidirecionais em vias de mão dupla



Esta alternativa transforma uma faixa de estacionamento em ciclovias e mantém estacionamento no lado oposto.

Indicações: Av. Raimundo Souza, trecho simples e demais vias com mão dupla.

PC.5 - Ciclofaixa bidirecional junto ao meio fio em via de mão única (binários de tráfego)

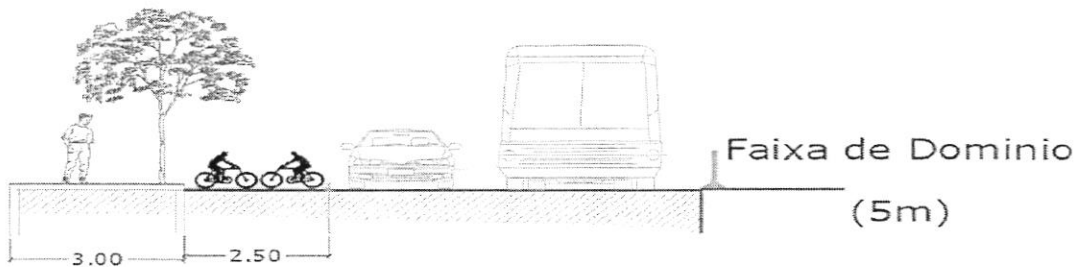


PC.6 - Ciclofaixas bidirecionais junto ao meio-fio nas faixas laterais às rodovias



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente



RP04 - REDE PREFERENCIAL PARA A CIRCULAÇÃO DE CARGAS

a) Caracterização

A configuração de rota de carga tem como finalidade disciplinar a sua circulação no âmbito urbano, desviando para vias de melhor capacidade e com menor conflito com as demais modais.

Para tanto, considera a potencialidade do sistema viário de conexões de vizinhança, rodovias e estradas vicinais e a distribuição espacial das unidades industriais distribuídas no território.

b) Objetivos

As rotas de carga possuem as seguintes configurações funcionais:

➤ Eixos de passagem

Consiste na configuração de rotas de tráfego de carga que não possuem como origem e/ou destino o perímetro urbano de Estância.

A configuração desta rota viabiliza em dois momentos: na situação atual, em que se utiliza o atual eixo da BR-101 e a situação futura, que prevê o remanejamento do traçado para o setor oeste.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Prefeito de Estância

➤ **Eixos de distribuição e coleta**

Consiste em um conjunto de vias do sistema viário existente e projetado que permite a circulação periférica das cargas, se conectando ao sistema viário principal para a distribuição e coleta.

➤ **Eixos de carga internos**

Consiste em um conjunto de vias do sistema viário estrutural da cidade, para os quais deverão ser direcionados os fluxos de cargas mediante ações de engenharia de tráfego. Estas vias deverão receber reforço de base para receber tráfego pesado.

➤ **Eixos de tonelagem controlada**

São trechos urbanos com alta interatividade com o uso do solo e elevado volume de pedestres em conflito com o tráfego motorizado. Concentram elementos do patrimônio histórico e cultural da Cidade. Nestes trechos o tráfego de carga deverá ser controlado mediante restrição de tonelagem e/ou faixas horárias. A regulamentação de seu uso deverá ser realizada por elementos de sinalização com indicação dos desvios.

A imagem a seguir apresenta a espacialização da rede preferencial de carga com as áreas de restrição.

c) Ações estratégicas

• **Malha urbana**

As vias que integram a malha urbana que suportam o tráfego de carga deverão se adequar para atender no mínimo aos seguintes requisitos:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freitas dos Santos
Presidente

- Faixa de tráfego preferencial com no mínimo 3,50 m de largura, em circulação de mão única, configurada junto ao meio-fio;
- Suporte de base para suportar a carga adicional;
- Sinalização ostensiva de segurança viária nos pontos de conflito com a travessia de pedestres e rotas cicloviárias.

- **Malha viária vicinal**

As estradas vicinais de jurisdição do município deverão se adequar para atender no mínimo os seguintes requisitos:

- Programa permanente de manutenção do pavimento em vaís com asfalto;
- Programa permanente de recuperação de estradas ensaibradas, especialmente em épocas de escoamento da produção primária.

ejl



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

APÊNDICE 1

DIMENSIONAMENTO DA INFRAESTRUTURA

1. CARACTERIZAÇÃO

As especificações técnicas apresentadas têm como finalidade estabelecer os padrões que deverão ser obedecidos no processo de planejamento e gestão da infraestrutura de mobilidade, atendendo ao indicado no Modelo Espacial do presente Plano, além de estabelecer parâmetros para a regulamentação viária no dimensionamento das faixas de tráfego, abertura de novos arruamentos, urbanização de vias com revestimento primário ou reurbanização de vias existentes mediante alargamentos viários.

O dimensionamento das vias deverá obedecer a hierarquização viária estabelecida, considerando a condição e a função preconizada no Plano de Mobilidade, as faixas de tráfego estabelecidas, a largura dos passeios, dos estacionamentos e dos canteiros centrais.

2. OBJETIVOS

O objetivo do presente tópico é estabelecer gabaritos e padrões para o dimensionamento das faixas de tráfego para os diferentes modos de transporte motorizados e não motorizados, de modo a compor um gabarito final eficiente e seguro.

O tema é abordado por considerar que o correto dimensionamento das faixas de serviço que compõe uma via é uma qualidade que se reflete diretamente em dois pontos do sistema viário:

- **No tráfego**

Faixas de tráfego dimensionadas além do necessário induzem a velocidades excessivas para o meio urbano, ou o compartilhamento inadequado por outros modos de transporte



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

com prejuízos à segurança viária. Por outro lado, vias com larguras compatíveis podem atuar como fatores de moderação de tráfego.

- **Na economia da execução**

Faixas de tráfego dimensionadas a partir do somatório das diferentes faixas de serviço geram um gabarito viário otimizado, reduzindo os custos de implantação e conservação. Atendendo a estas premissas, as especificações dos itens a seguir apresentam as dimensões para as faixas de tráfego compilados a partir de literatura técnica específica.

3. AÇÕES ESTRATÉGICAS- PADRÕES RECOMENDADOS

O dimensionamento das vias deverá obedecer a hierarquização viária estabelecida, considerando a condição e a função preconizadas na malha viária estrutural do presente Anexo, referentes às faixas de tráfego estabelecidas, a largura dos passeios, dos estacionamentos e dos canteiros centrais.

Poderão ser estabelecidos outros gabaritos viários desde que atendam as dimensões a seguir referentes as faixas de serviços.

- **Dimensionamento das faixas de tráfego motorizado**

A seguir apresenta a oscilação entre as faixas de tráfego, a partir de uma largura mínima e largura máxima.

As medidas de referência são válidas para o dimensionamento de faixas de tráfego em vias novas e para o redimensionamento das faixas de tráfego em vias existentes em ações de engenharia de tráfego.

Critérios para dimensionamento das Faixas de Tráfego Motorizado:

Posição na pista	Largura mínima	Largura Recomendada	Largura máxima
Faixa junto ao meio-fio (direita)	3,00m	3,50m	4,00m
Faixa central/esquerda	2,70m	3,00m	4,00m



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Prefeito

Faixa preferencial para o transporte coletivo	3,30m	3,50m	4,00m
Faixa única em via de mão dupla em vias arteriais e coletoras	3,50m	4,00m	4,00m
Faixa única em vias de mão dupla locais	3,30m	3,50m	4,00m
Estacionamentos em vias arteriais e coletoras	2,50m	2,50m	2,50m
Estacionamentos em vias locais	2,30m	2,50m	2,50m

Fonte: CET/RJ (1993) e IDTP (2007).

- **Padrões para o dimensionamento de rotatórias**

As conexões viárias em que há previsão de implantação de rotatórias deverão atender aos seguintes requisitos:

Padrões para o dimensionamento de rotatórias:

Classificação da via principal	Raio externo mínimo	Raio interno Mínimo
Arterial classe A1	20m	14m
Arterial Classe A-2	18m	10m
Coletoras	14m	6m

- **Dimensionamento de Espaços Cicláveis**

A seguir apresenta as medidas de referência para o dimensionamento da infraestrutura cicloviária:

Medidas de referência para a infraestrutura cicloviária:

Forma de inserção no sistema viário	Medidas	Largura	Medidas
-------------------------------------	---------	---------	---------



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Prefeito

	mínimas	recomendável	máximas
Faixa compartilhada veículos x pedestres	4,00m	4,20m	4,20m
Ciclofaixa unidirecional em via local	1,10m	1,20m	2,00m
Ciclofaixa unidirecional em via coletora	1,20m	1,50m	2,00m
Ciclofaixa bidirecional	2,20m	3,00m	3,00m
Ciclovia	2,20m	3,00m	3,00m
“Buffer” de separação da ciclovia das faixas de tráfego motorizado.	0,50m	0,75m	-

- **Infraestrutura para a circulação de pedestres**

A tabela a seguir apresenta os padrões para o dimensionamento da infraestrutura de circulação de pedestres:

Dimensões e configurações dos passeios de pedestres:

Número de pedestres em passagens simultâneas	Medidas de base	Largura da calçada mínima recomendável
Um pedestre	0,75m	1,50m
Dois pedestres	1,50m	2,25m
Encontro de três pessoas	2,25m	> = a 2,25m

Área de influência dos elementos de mobiliário sobre a circulação de pedestres:

Elemento de mobiliário	Área de influência e projeção	Largura mínima resultante
Poste de iluminação e redes de energia	0,75m	2,25m
Abertura de porta de veículo estacionado	0,50m	2,00m
Presença de vitrine	1,50m	3,00m



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

Parada de ônibus	1,50m	3,00m
------------------	-------	-------

- **Dimensionamento de Canteiros Centrais**

A tabela a seguir, apresenta o dimensionamento mínimo dos canteiros centrais quando possuírem a função de apoio ao pedestre e ciclistas na travessia da via em duas etapas:

Medida de referência para os canteiros centrais:

Equipamento auxiliar de locomoção	Medida de projeção lateral
Bicicleta	1,80m
Cadeira de Rodas	1,70m
Carrinho de bebê	1,60m
Deficiente visual com bengala	1,30m

ANEXO II – PLANO DE GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

1. APRESENTAÇÃO

O Plano de Gestão se constitui na referência que norteia as ações necessárias na condução das rotinas e procedimentos envolvidos na implementação da Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município e operacionalização das propostas contidas no presente plano apresentadas no Anexo I.

O Plano de Gestão será concebido como um processo continuado, dinâmico e flexível sendo orquestrado pelo conjunto coordenado de elementos e relações necessárias para garantir a circulação das pessoas e mercadorias no território do município, com vistas ao atendimento dos objetivos, princípios e diretrizes para a implementação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e indução das políticas preconizadas no Plano Diretor Participativo.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Prefeito

2. DOS OBJETIVOS

São objetivos do Plano da Gestão da Mobilidade Urbana:

- Instituir um processo permanente e sistematizado de atuação e intervenção na infraestrutura, na superestrutura e nos modos e nos serviços de transporte;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

3. DA ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL

A gestão da mobilidade urbana no Município de Estância será conduzida pela Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito – SMTT, da qual fazem parte a infraestrutura e superestrutura urbana vinculada à mobilidade, as redes de serviço, os canais de informação, os instrumentos de gestão e planejamento e a base legal e normativa.

4. DA ABRANGÊNCIA

Fazem parte das relações vinculadas à gestão da mobilidade urbana os seguintes elementos principais:

- I. A malha viária;
- II. Os equipamentos de apoio;
- III. Os serviços de transporte;

[Handwritten signature]



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Prefeito

-
- IV. Os serviços de informação;
 - V. A base legal e normativa; e
 - VI. Os instrumentos de gestão e planejamento.

4.I Da malha viária

Constitui a malha viária a estrutura de circulação com os elementos de infra e superestrutura do ambiente físico, construído ou adaptado, que permite a circulação de pessoas e mercadorias dentro de normas de regulamentação estabelecidas.

A gestão da malha viária tem como objetivos:

- I. Atuar como elemento de estruturação do espaço urbano, articulando as conexões locais e regionais, com diferentes hierarquias, de acordo com a demanda de tráfego e a sua inserção no espaço urbano;
- II. Prover infraestrutura adequada para a circulação do transporte público mediante ações de qualificação do pavimento e elementos de mobiliário urbano;
- III. Prover ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;
- IV. Prover espaços para a circulação de pedestres e incrementar a qualidade das calçadas e prover ambientes seguros para a travessia das vias de tráfego motorizado, bem como acessibilidade universal em vias com alta demanda;
- V. Alcançar um desenho do sistema viário que atue como suporte da política de mobilidade urbana, com prioridade para a segurança e a qualidade de vida em detrimento da fluidez do tráfego de veículos.

Integram a malha viária do Município os seguintes elementos/dispositivos:

- I. O leito carroçável das vias;
- II. Os espaços destinados aos estacionamentos;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos

-
- III. Os passeios públicos;
- IV. Os canteiros centrais e outros dispositivos de ordenação do trânsito.

- **Do leito carroçável**

Compõe o leito carroçável da via o espaço destinado à circulação de veículos motorizados, em faixas de tráfego de uso regulamentado, podendo ainda ser utilizados por ciclistas em faixas segregadas ou de tráfego compartilhado, atentando para os seguintes aspectos:

- I. A regulamentação do uso da malha viária se dará por ações no campo da engenharia de tráfego que estabelecerá as condições de circulação, de usos e circulação, velocidades operacionais etc.;
- II. O leito carroçável da via poderá ter parte de suas faixas de circulação priorizada para a circulação de veículos de transporte coletivo e/ou para a circulação de bicicletas;
- III. Na regulamentação do uso das vias deverá ser obedecido estritamente a Lei Federal nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, bem como as resoluções normativas do Contran.

- **Dos espaços destinados aos estacionamentos**

Consistem em espaços públicos de circulação em que é permitida a parada temporária de veículos, dispostos em locais que não interferem com a livre circulação veicular, na visibilidade e na segurança do trânsito, atentando para os seguintes aspectos:

- I. Os espaços para estacionamentos são regulamentados pela SMTT, podendo ou não ser permitidos ao longo das vias;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

*Cristóvão Reis dos Santos
Presidente*

- II. Foram regulamentados estacionamentos temporários com o objetivo de permitir a rotatividade de vagas em locais com intensa procura, atendendo à legislação e às normas de controle específicos;
- III. O estacionamento de veículos de carga é regulamentado por normas específicas, visando a sua localização em locais que não causem conflito com o tráfego geral, com a circulação de pedestres e obstrução da paisagem urbana com seus elementos referenciais.

- **Dos passeios públicos**

Os passeios públicos constituem parte da malha viária inserida entre o leito carroçável das vias e os lotes fronteiros, sendo dedicados exclusivamente à circulação de pedestres, atentando para os seguintes aspectos:

- I. Os passeios públicos deverão apresentar uma continuidade linear, desobstruídos de barreiras arquitetônicas, atendendo a legislação específica quanto ao dimensionamento, materiais de revestimentos e disposição dos elementos de infraestrutura aparente;
- II. As rampas de acessibilidade e as faixas de segurança para a travessia do leito carroçável das vias devem ser consideradas como continuidades naturais dos passeios públicos.

- **Dos canteiros centrais**

Canteiros centrais são espaços inseridos no eixo carroçável como divisor de fluxos, tendo como função:

- I. Permitir a travessia de pedestres em duas etapas com garantia da acessibilidade universal;
- II. Disciplinar os fluxos de tráfego em sentidos divergentes;

ef



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Fraga dos Santos
Prefeito

- III. Valorizar a paisagem urbana com elementos de naturais, paisagismo e mobiliário urbano, desde que não obstrua a visibilidade.

4.II Dos equipamentos de apoio

Constituem equipamentos de apoio à mobilidade urbana, como parte indissociável do sistema, os equipamentos destinados à facilitação, conforto e segurança do deslocamento urbano de pessoas, sendo formado pelo espaço construído e os elementos auxiliares.

- **Elementos construídos**

Constituem os principais elementos construídos vinculados à mobilidade urbana:

- I. Terminais e pontos de embarque e desembarque para o transporte coletivo, equipados com abrigos e vedações contra intempéries;
- II. Espaços abertos (praças) destinados às integrações intermodais em *Hubs* de mobilidade com *bike sharing*, integrados ou não às redes de transporte público;
- III. Elementos de mobiliário urbano como quiosques de informações, bancos, lixeiras, iluminação complementar e dispositivos de acessibilidade; e
- IV. Paraciclos, e equipamentos de apoio ao uso de bicicletas.

- **Equipamentos auxiliares**

Constituem equipamentos auxiliares

- I. Os elementos físicos e dispositivos destinados à facilitação dos deslocamentos motorizados considerando;
- II. Os elementos de sinalização de tráfego (semáforos, sinalização gráfica horizontal e vertical);
- III. Os equipamentos de controle temporal de estacionamentos;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Figueiredo dos Santos
Presidente

- IV. Os elementos físicos e de sinalização de orientação à circulação de ciclistas; e
- V. Os elementos físicos e de sinalização de orientação ao transeunte e circulação segura como pisos podotáteis, rampas de acessibilidade, faixas de segurança (lombofaixa).

4.III Dos serviços de transporte

Constituem os principais Serviços de Transporte aqueles destinados à população, utilizados mediante normas e condições de uso e acesso específicos.

São serviços de transporte:

- I. Transporte público coletivo;
- II. Transporte público individual (táxi e mototáxis);
- III. Transporte privado por demanda (APP).

- **Do transporte público coletivo**

Constitui o serviço de transporte público coletivo aquele prestado pelo Poder Público de forma direta ou por concessão a terceiros, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público, sendo este acessível a toda a população mediante pagamento individualizado de tarifa ou apresentação de credencial de acesso expedido e/ou com a anuência do Poder Público Municipal.

O serviço de transporte público é organizado por redes de serviços formadas pelas linhas que constituem as rotas programadas para atendimento aos pontos de origem e de destino das viagens, com os respectivos quadros de horários.

A prestação do serviço de transporte público poderá ser organizada em diferentes *modus operandi* que considerem:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Feijó dos Santos
PREFEITO

- A adequação da oferta de viagens à demanda de passageiros, podendo haver flexibilização da tecnologia veicular quanto à capacidade do veículo;
- O modelo operacional com operações de transbordo (se indicado);
- A flexibilização tarifária quanto ao nível de conforto oferecido;
- A inovação tecnológica, principalmente aquelas que contemplam o uso de energias renováveis e não poluentes.

- **Princípios orientadores**

Atendendo a estes princípios constitucionais e visando a criação de uma rede de transportes públicos eficiente para o município, no contexto do Plano de Mobilidade Urbana do Município deverão ser adotadas as seguintes premissas:

- Atendimento aos bairros residenciais de maior densidade populacional com distâncias a pé de 300m para áreas de ocupação consolidada e 500m para zonas de expansão urbana;
- Ligação de todos os bairros com os principais polos geradores de tráfego, em especial o centro de forma direta e aos demais polos atratores de demanda de forma integrada, física e tarifária;
- Hierarquização dos pontos de embarque e desembarque de acordo com a quantidade e tipo de demanda apresentada, com a implantação de equipamentos públicos e mobiliário urbano, compatíveis com esta hierarquia (Pontos de integração e transferência, paradas de grande demanda e paradas comuns no interior dos bairros).

O Serviço de transporte público deverá orientar-se por legislação específica municipal, atendendo à lei Federal nº 12.587/2012 que estabelece as Diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, assim como à Constituição Estadual de Sergipe e à Lei Orgânica do Município de Estância.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

• **Do transporte público individual**

Constitui-se serviço remunerado de transporte de passageiros concedido pelo Poder Público Municipal, aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas.

A prestação do serviço de transporte individual ser regulamentado de modo a:

- Garantir a segurança do usuário;
- Prestar serviço em condições de higiene e asseio (condutor e veículo);
- Submeter-se as normas legais aplicáveis.

4.IV Da base legal e normativa

A base normativa é o conjunto de leis e normas que deverão ser observadas na aplicação da Política Municipal de Mobilidade Urbana constituída no Plano de Mobilidade Urbana.

Constituem a base normativa das políticas de Mobilidade Urbana os marcos jurídicos municipais, estaduais e federais que disciplinam o trânsito urbano, o transporte público, as políticas de uso e ocupação do solo e demais normas aplicáveis.

A aplicação da Política Municipal de Mobilidade urbana deverá orientar-se pelas seguintes leis:

- A Constituição Federal da República, em especial o art. 182, que estabelece as diretrizes para a Política Urbana;
- O Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503/1997;
- As resoluções do CONTRAN;

cf



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

- A Lei Federal nº 10.257/2001, que institui o Estatuto da Cidade, especialmente o previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40;
- A Lei Federal nº 12.587/2012, que institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- A Constituição do Estado de Sergipe;
- A Lei Orgânica Municipal de Estância;
- O Plano Diretor Participativo do Município;
- As Normas Técnicas Brasileiras aplicáveis, especialmente as normas de acessibilidade, contidas na NBR-9050;
- Demais leis e normas pertinentes.

4.V Dos instrumentos de gestão e planejamento

Os Instrumentos de Gestão e Planejamento da Mobilidade Urbana consistem no conjunto de ações e rotinas com a incumbência de aprimorar, supervisionar, monitorar e fiscalizar o processo de planejamento e gestão da circulação de pessoas e de cargas no âmbito do Município de Estância.

A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo definir e orientar a atuação do Poder Público Municipal em relação a capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções, na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do município.

São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

- Promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, de pedestres e ciclistas atendendo as diretrizes do PlanMob;
- Manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para as pessoas e mercadorias;
- Dotar e manter as vias com sinalização informativa e de regulamentação de trânsito de acordo com o CTB e suas Regulamentações do CONTRAN;
- Zelar pela qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal no perímetro central;
- Criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;
- Criar serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- Fiscalizar a operação das empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo de acordo com o contrato de concessão e das leis e normas municipais;
- Analisar e disciplinar polos geradores de tráfego de qualquer natureza, estabelecendo diretrizes urbanísticas para a elaboração de Estudos de Impacto de Trânsito – EIT;
- Disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito e das vias urbanas;
- Avaliar e fiscalizar os serviços, e monitorar desempenhos dos modos de transporte coletivo por ônibus e transporte individual por táxis e mototáxis; e
- Avaliar e fiscalizar os serviços de transporte sob demanda por aplicativos de celular, caso existentes.

A gestão da mobilidade urbana deverá considerar:



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

-
- I. A gestão do trânsito nas vias públicas;
 - II. A gestão da operação do transporte público;
 - III. A gestão dos polos geradores de tráfego;
 - IV. A gestão da mobilidade não motorizada;
 - V. A gestão da acessibilidade universal.

- **Da gestão do trânsito nas vias públicas**

A gestão pública do trânsito nas vias públicas será realizada através da regulamentação do sistema viário, considerando os diferentes modos de locomoção preconizados no presente PlanMob e de acordo com o estabelecido no CTB – Código de Trânsito Brasileiro.

São objetivos da Gestão do Trânsito:

- Promover o adequado uso do espaço público de circulação com prioridade às redes funcionais de mobilidade urbana, preconizadas no presente PlanMob;
- Promover a segurança viária e minimizar os conflitos entre os modos motorizados e não motorizados;
- Promover a circulação preferencial dos veículos de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;
- Estabelecer uma política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização;
- Controlar o uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- Monitorar e controlar as emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição.

aj



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

• **Da gestão da operação do transporte público**

A gestão do transporte público compreende o planejamento, gerenciamento e a fiscalização do sistema de transporte, visando a sua prestação com a quantidade e qualidade necessárias para dar suporte à mobilidade urbana por este modal de transporte.

São objetivos da Gestão Pública dos Transportes:

- A garantia do acesso universal de toda a população;
- A garantia da qualidade dos serviços;
- O menor custo para a sociedade e para os usuários;
- A melhor eficiência econômica e energética possível;
- Controle dos custos e das receitas do sistema, com a elaboração do cálculo tarifário do sistema.

• **Da gestão dos polos geradores de tráfego**

Para efeito do PlanMob, entende-se como Polo Gerador de Tráfego os espaços edificados ou abertos, cujos usos e atividades atraem elevados volumes de viagens por diferentes modos de locomoção, de caráter diário ou sazonal, e que impactam de forma significativa a estrutura de circulação e os serviços de transporte.

São objetivos da gestão dos polos geradores de tráfego:

- Prospectar demandas futuras concentradas e dimensionar seu impacto sobre o sistema viário e sistema de transporte;
- Prevenir através de ações preventivas e mitigatórias o colapso do sistema viário e do sistema de transporte afetado por polos geradores de tráfego;
- Exigir do empreendedor contrapartidas pelos impactos gerados; e



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

- Mitigar impactos sobre o meio ambiente social e antrópico.

Para atendimento aos objetivos, empreendimentos cujos usos/atividades indicarem impacto significativo na produção de viagens por transporte público ou individual e impactos sobre o ambiente antrópico deverão ter o seu projeto de aprovação e licenciamento condicionados à realização de Estudos prévios de Impacto de Trânsito.

Os Estudos de Impacto de Trânsito – EIT, devem ser realizados mediante a emissão do respectivo Relatório de Impacto de Trânsito - RIT, elaborados por profissionais legalmente habilitados, constando os impactos e as propostas de medidas saneadoras, mitigadoras e/ou compensatórias aos impactos gerados.

Os EIT's deverão ser submetidos a apreciação e aprovação da Superintendência de Transporte e Trânsito, cabendo a este órgão a aprovação bem como a indicação das medidas mitigadores necessárias.

O tipo de uso e o porte de empreendimentos que devem ser objeto de estudos prévios de impacto de trânsito deverão ser regulamentados em legislação específica.

- **Da gestão da mobilidade não motorizada**

A Gestão da Mobilidade Não Motorizada compreende a definição de políticas para a circulação de bicicletas nas vias públicas e a circulação de pedestres nos passeios e tratamento de travessia das vias públicas nos locais de conflito com o tráfego motorizado.

São objetivos da gestão da mobilidade não motorizada:

- Estimular o uso da bicicleta e do caminhar como prática de mobilidade urbana provendo espaços para a circulação segura e confortável;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

Cristóvão Reis dos Santos
Prefeito

- Implementar as redes funcionais de mobilidade para a circulação de bicicletas e de pedestres preconizadas no presente PlanMob;
- Minimizar os conflitos entre os pedestres e ciclistas com o tráfego motorizado.

A Gestão da Mobilidade Não Motorizada dar-se-á pelos seguintes elementos:

- Fiscalização do uso do espaço de circulação, conforme o modal para o qual está regulamentado;
- Manutenção e conservação dos passeios públicos e rotas cicláveis;
- Sinalização dos locais de travessia de pedestres;
- Promoção de ações educacionais que se reflitam em ações comportamentais para uso dos espaços designados à circulação de cada modal.

- **Da gestão da acessibilidade universal**

A gestão da mobilidade para a acessibilidade universal, implica capacitar as pessoas com restrição física para locomoção, se deslocar e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, com total autonomia e condições de segurança, nos termos da legislação vigente. A Gestão da Acessibilidade Universal inclui a adaptação do meio físico para a necessidade de utilizar objetos e aparatos específicos, permanentes ou temporários, para auxiliar na locomoção.

São objetivos da gestão da acessibilidade universal:

- Garantir o direito de ir vir das pessoas com mobilidade reduzida;
- Atingir um desenho universal no ambiente urbano de mobilidade; e
- Garantir o acesso universal ao serviço de transporte público.

Para a garantia da acessibilidade universal, o tratamento da infraestrutura viária deve priorizar:



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

-
- O desenho universal com ações sobre as calçadas;
 - Os locais de travessia do leito carroçável;
 - O rebaixamento de meios-fios;
 - Colocação de pisos sensitivos para deficientes visuais; e
 - Adequado posicionamento dos equipamentos urbanos para não se constituírem em barreiras físicas.

- **Da gestão da circulação de cargas**

A gestão do tráfego de carga implica disciplinar a circulação de mercadorias no ambiente urbano, minimizando o impacto com o transporte de pessoas e circulação de pedestres, ciclistas e impactos sobre o meio ambiente.

São objetivos da gestão da circulação de cargas:

- Garantir a circulação de cargas no município, reconhecendo a sua importância para a sua dinâmica econômica;
- Evitar os conflitos com o tráfego de carga com o tráfego urbano de pessoas;
- Evitar a deterioração da estrutura de circulação pelo tráfego pesado em vias sem condições de suporte; e,
- Minimizar o impacto ambiental gerado pelo ruído, emissão de particulados e trepidação do solo em zonas sensíveis.

Para garantir os objetivos estabelecidos, o município de Estância estabelecerá por regulamentação específica as vias com restrição de circulação e os locais e horários para carga e descarga.

4.VI Da participação cidadã



Cristóvão Freire dos Santos
Presidente

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ESTÂNCIA
Gabinete do Prefeito

A gestão da participação cidadã na política municipal de mobilidade implica reconhecer a importância da participação popular e da sociedade civil organizada no processo de gestão e planejamento da infraestrutura e gestão da mobilidade urbana, estabelecendo que é um dever da administração pública e um direito de todo o cidadão.

A gestão da participação cidadã da mobilidade urbana no âmbito do Município dar-se-á com a participação dos diferentes segmentos da sociedade em suas diversas formas de manifestação.

São objetivos da participação cidadã:

- Colocar o cidadão no centro de processo de decisão que envolve o ambiente físico e os serviços de mobilidade urbana; e,
- Abrir canais para garantir a todo o cidadão o direito de se manifestar através de conselhos de usuários, ouvidorias, sites de internet, entre outras ações.