



Prefeitura Municipal de Aracaju



PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE DE ARACAJU

MAIO 2015



Prefeitura Municipal de Aracaju

Prefeito João Alves Filho

Vice prefeito José Carlos Machado

Secretaria do Planejamento, Orçamento e Gestão - SEPLOG

Secretário Igor Leonardo Moraes Albuquerque

Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania - SEMDEC

Secretária Georlize de Oliveira Costa Teles

Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito – SMTT

Superintendente Nelson Felipe da Silva Filho

Diretoria de Planejamento e Sistema

Francisco Manuel Navarro Caldas

Diretoria de Trânsito

José Luiz Ferreira dos Santos

Diretoria de Transporte Público

José Péricles Menezes de Oliveira

Diretoria Administrativa e Financeira

Denilson Peres Tosta



Equipe Técnica SMTT:

Coordenadora de Sinalização

Sheila Thereza Vieira Santos

Coordenadora de Estudos e Projetos

Michelle Siqueira Fontes

Procuradora Jurídica

Ana Simei Teixeira Nery

Coordenador Jurídico

Caio Christófani Santana

Técnico Operacional de Transporte Público

Nilton Pereira de Jesus

Equipe Técnica SEPLOG:

Coordenadora-Geral de Desenvolvimento Urbano - COGEDURB

Marianna Martins Albuquerque

Coordenadora-Geral da Central de Compras e Licitações - CCL

Acácia Cristina Queiroz Michelato Monteiro

Coordenadora de Acompanhamento de Contratos - CCL

Andreza Alves Silva



Apresentação

Este volume apresenta a proposta para o **Plano Diretor de Mobilidade de Aracaju**.

Maio de 2015.



SUMÁRIO

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | INTRODUÇÃO..... | 1 |
| 2 | PREMISSAS | 2 |
| 2.1 | FUNDAMENTOS DO PLANMOB | 2 |
| 2.2 | PRINCÍPIOS | 4 |
| 2.3 | DIRETRIZES GERAIS..... | 5 |
| 2.4 | OBJETIVOS..... | 6 |
| 2.5 | AÇÕES ESTRATÉGICAS | 7 |
| 2.6 | INSTRUMENTOS | 8 |
| 3 | TEMAS GERAIS E DE PRESENÇA OBRIGATÓRIA | 11 |
| 3.1 | DIRETRIZES E INSTRUMENTOS PARA A DIFUSÃO DOS CONCEITOS DE MOBILIDADE URBANA..... | 11 |
| 3.2 | DIRETRIZES PARA AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS E URBANÍSTICOS DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE | 13 |
| 3.3 | DIRETRIZES E NORMAS GERAIS PARA O PLANEJAMENTO INTEGRADO DA GESTÃO URBANA E DE TRANSPORTE | 15 |
| 3.4 | DIRETRIZES E NORMAS GERAIS E MODELO DE PARTICIPAÇÃO DA POPULAÇÃO NO PLANEJAMENTO E ACOMPANHAMENTO DA GESTÃO DO TRANSPORTE | 16 |
| 3.5 | DIRETRIZES PARA A EXECUÇÃO CONTINUADA DOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO.. | 17 |
| 3.6 | DIRETRIZES E MEIOS PARA A ACESSIBILIDADE UNIVERSAL | 17 |
| 3.7 | DIRETRIZES E MEIOS PARA A DIFUSÃO DOS CONCEITOS DE CIRCULAÇÃO EM CONDIÇÕES SEGURAS E HUMANIZADAS | 19 |
| 3.8 | DIRETRIZES E MODELO DE GESTÃO PÚBLICA DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA.... | 20 |
| 4 | TEMAS PARTICULARES | 21 |
| 4.1 | TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO | 21 |
| 4.1.1 | Pedestres | 21 |
| 4.1.2 | Bicicleta..... | 25 |
| 4.1.3 | Veículo de Carga de Propulsão Humana..... | 28 |
| 4.1.4 | Veículo de Carga de Tração Animal | 29 |
| 4.1.5 | Acessibilidade Universal..... | 30 |
| 4.2 | TRANSPORTE MOTORIZADO | 31 |
| 4.2.1 | Transporte Público Coletivo | 31 |
| 4.2.2 | Transporte Público por Táxi | 37 |
| 4.2.3 | Transporte Público Escolar..... | 39 |
| 4.2.4 | Transporte Público por Fretamento | 40 |
| 4.2.5 | Transporte Hidroviário..... | 41 |
| 4.2.6 | Transporte Individual | 43 |
| 4.3 | TRANSPORTE DE BENS, MERCADORIAS E SERVIÇOS | 45 |
| 4.3.1 | Logística urbana..... | 45 |
| 4.4 | INFRAESTRUTURA..... | 47 |
| 4.4.1 | Sistema Viário..... | 47 |
| 4.4.2 | Estacionamento | 61 |
| 4.4.3 | Mobiliário Urbano | 65 |
| 4.4.4 | Equipamentos do Transporte Coletivo | 66 |
| 4.4.5 | Equipamentos de Controle da Circulação Viária e do Transporte Coletivo..... | 70 |
| 4.4.6 | Polos Geradores de Tráfego..... | 74 |



| | | |
|--------|---|-----|
| 4.5 | GESTÃO | 75 |
| 4.5.1 | Instrumentos Institucionais..... | 75 |
| 4.5.2 | Estrutura da Gestão da Mobilidade Urbana | 76 |
| 4.5.3 | Sistema de Comunicação | 83 |
| 4.5.4 | Mecanismos de Monitoramento e Avaliação | 84 |
| 4.6 | MODOS DE PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE | 85 |
| 5 | POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS | 87 |
| 5.1 | OBJETIVO | 87 |
| 5.2 | EIXOS ESTRATÉGICOS | 87 |
| 5.3 | POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS | 88 |
| 5.3.1 | Temas Gerais e de Presença Obrigatória..... | 88 |
| 5.3.2 | Temas Particulares..... | 90 |
| 6 | PLANO DE AÇÃO..... | 93 |
| 6.1 | FUNDAMENTOS..... | 93 |
| 6.2 | PLANOS, PROGRAMAS, PROJETOS E AÇÕES..... | 95 |
| 6.3 | CENÁRIOS..... | 102 |
| 6.3.1 | Formulação de Cenários | 102 |
| 6.3.2 | Cenário Proposto - 2015..... | 125 |
| 6.3.3 | Cenário Operacional 2020..... | 134 |
| 6.3.4 | Cenário Tático 2025 | 138 |
| 6.3.5 | Cenário Estratégico 2030..... | 143 |
| 6.4 | FONTES DE RECURSOS..... | 150 |
| 6.5 | FICHAS DOS PLANOS E PROGRAMAS..... | 153 |
| 6.5.1 | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju | 153 |
| 6.5.2 | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Integrado da Região Metropolitana de Aracaju | 154 |
| 6.5.3 | Programa de Requalificação Urbana a Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID) | 155 |
| 6.5.4 | Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades / PAC 2 – BRT de Aracaju | 156 |
| 6.5.5 | Plano de Circulação Urbana | 157 |
| 6.5.6 | Programa de Circulação Urbana | 158 |
| 6.5.7 | Programa de Calçadas..... | 159 |
| 6.5.8 | Programa Cicloviário..... | 160 |
| 6.5.9 | Programa de Estacionamento | 161 |
| 6.5.10 | Plano de Transporte Motorizado..... | 162 |
| 6.5.11 | Programa de Transporte Público | 163 |
| 6.5.12 | Programa de Transporte Individual | 165 |
| 6.5.13 | Programa de Logística e Carga Urbana | 166 |
| 6.5.14 | Plano de Infraestrutura | 167 |
| 6.5.15 | Programa do Mobiliário Urbano..... | 168 |
| 6.5.16 | Programa de Equipamentos de Controle da Circulação Viária | 169 |
| 6.5.17 | Programa de Polos Geradores de Tráfego..... | 170 |
| 6.5.18 | Plano de Gestão..... | 171 |
| 6.5.19 | Programa de Reestruturação da SMTT | 172 |
| 6.5.20 | Programa do Sistema de Comunicação | 173 |
| 6.5.21 | Programa de Monitoramento e Avaliação..... | 174 |
| 6.5.22 | Programa do Processo de Participação | 175 |
| 6.5.23 | Plano Institucional..... | 176 |



ÍNDICE DE FIGURAS

| | | |
|-----|--|-----|
| 1. | Ampliação da área de pedestres | 24 |
| 2. | Plano cicloviário | 27 |
| 3. | Transporte Público Coletivo – Corredores do BRT de Aracaju | 35 |
| 4. | Transporte Público Coletivo – Linhas do Sistema | 36 |
| 5. | Intervenções Viárias | 50 |
| 6. | Avenida Juscelino Kubitscheck | 51 |
| 7. | Avenida OBA 4 - bairro Marivan | 52 |
| 8. | Via de Contenção – bairro Farolândia | 52 |
| 9. | Via 28 BC – bairro Santos Dumont | 53 |
| 10. | Via de Contenção – Shopping Rio Mar, no bairro Coroa do Meio | 54 |
| 11. | Avenida Augusto Franco com a Avenida Tancredo Neves | 54 |
| 12. | Rótula do Caju | 55 |
| 13. | Entorno do Aeroporto | 55 |
| 14. | Avenida José da Silva Ribeiro Filho | 56 |
| 15. | Av. Heráclito Rollemberg x Rua Paulo Henrique M. Pimentel e Av. Heráclito Rollemberg x Tv. das Margaridas – bairro Inácio Barbosa | 56 |
| 16. | Avenida Tancredo Neves (retorno Toyota) – bairro Ponto Novo | 57 |
| 17. | Rua Itabaiana – bairro Centro | 57 |
| 18. | Hierarquia Viária | 60 |
| 19. | Estacionamento rotativo – Centro e São José | 63 |
| 20. | Estacionamento rotativo – Siqueira Campos | 64 |
| 21. | Abrigos de ônibus do sistema de transporte público coletivo | 68 |
| 22. | Terminais e estações do sistema de transporte público coletivo | 69 |
| 23. | Centro de Controle Operacional - CCO | 71 |
| 24. | Sistema de controle operacional e sistema de comunicação | 72 |
| 25. | Sistema de controle operacional e de comunicação da Avenida Juscelino Kubitscheck | 73 |
| 26. | Organograma proposto | 80 |
| 27. | Projeto de reestruturação da SMTT | 82 |
| 28. | Nós do modelo de transporte de Aracaju | 105 |
| 29. | Links do modelo de transporte de Aracaju | 106 |
| 30. | Zonas, centroides e conectores do modelo de transporte de Aracaju | 107 |
| 31. | Rotas do transporte coletivo de Aracaju | 108 |
| 32. | Representação gráfica da matriz de viagens do pico da manhã para o transporte coletivo de Aracaju | 109 |
| 33. | Zoneamento base | 111 |
| 34. | Divisão por zonas | 112 |
| 35. | Linhas classificadas por sistema, cenário base 2015 | 116 |
| 36. | Cobertura espacial das linhas do sistema de transporte coletivo - cenário base 2015 | 117 |
| 37. | Terminais de integração urbanos e metropolitanos – cenário base 2015 | 118 |
| 38. | Frequências – cenário bases 2015 | 119 |
| 39. | Carregamentos – cenário bases 2015 | 120 |
| 40. | Transferências – cenário bases 2015 | 121 |
| 41. | Embarques iniciais – cenário base 2015 | 122 |
| 42. | Desembarques finais – cenário base 2015 | 122 |
| 43. | Proposta de corredores de transporte | 125 |
| 44. | Carregamento do Cenário Proposto 2015, considerando o Cenário Base 2015 | 127 |
| 45. | Carregamento do Cenário Proposto 2015 – área central | 128 |
| 46. | Carregamento do Cenário Proposto 2015 – região sul | 129 |
| 47. | Carregamento do Cenário Proposto 2015 – região oeste | 129 |



| | | |
|-----|---|-----|
| 48. | Transferências, embarques e desembarques do Cenário Proposto 2015 | 130 |
| 49. | Carregamento do Cenário Operacional 2020, considerando o Cenário Proposto 2015 | 136 |
| 50. | Carregamento do Cenário Tático 2025, considerando o Cenário Proposto 2015 | 140 |
| 51. | Carregamento do Cenário Tático 2025, considerando o Corredor JK e o Corredor Mosqueiro | 141 |
| 52. | Carregamento do Cenário Estratégico 2030, considerando o Cenário Proposto 2015. | 145 |
| 53. | Carregamento do Cenário Estratégico 2030, considerando o Corredor JK e o Corredor Mosqueiro | 146 |

ÍNDICE DE TABELAS

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Princípios, diretrizes, objetivos, ações estratégicas e instrumentos..... | 10 |
| 2. | Diretrizes e instrumentos para a difusão dos conceitos de mobilidade urbana..... | 12 |
| 3. | Diretrizes para a avaliação dos impactos ambientais e urbanísticos dos sistemas de transporte | 14 |
| 4. | Diretriz e normas gerais para o planejamento integrado da gestão urbana e de transporte | 15 |
| 5. | Diretrizes e normas gerais e modelo de participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte..... | 16 |
| 6. | Diretrizes para a execução continuada dos instrumentos de planejamento | 17 |
| 7. | Diretrizes e meios para a acessibilidade universal | 18 |
| 8. | Diretrizes e meios para a difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas | 19 |
| 9. | Diretrizes e modelo de gestão pública da política de mobilidade urbana | 20 |
| 10. | Intervenções propostas para pedestres | 23 |
| 11. | Sistema cicloviário | 26 |
| 12. | Intervenções propostas para bicicleta | 26 |
| 13. | Intervenções propostas para veículo de carga de propulsão humana | 28 |
| 14. | Intervenções propostas para veículo de tração animal | 29 |
| 15. | Intervenções propostas para o transporte público coletivo | 34 |
| 16. | Intervenções propostas para o transporte público por táxi | 38 |
| 17. | Intervenções propostas para o transporte público escolar | 40 |
| 18. | Intervenções propostas para o transporte público por fretamento..... | 41 |
| 19. | Intervenções propostas para o transporte hidroviário..... | 42 |
| 20. | Intervenções propostas para o transporte individual | 44 |
| 21. | Intervenções propostas para o transporte de bens, mercadorias e serviços | 46 |
| 22. | Diretrizes e intervenções propostas para o sistema viário | 58 |
| 23. | Intervenções propostas para o estacionamento | 62 |
| 24. | Intervenções propostas para o mobiliário urbano..... | 66 |
| 25. | Intervenções propostas para a equipamentação do transporte coletivo | 68 |
| 26. | Intervenções propostas para a reestruturação dos equipamentos de controle..... | 71 |
| 27. | Tipos de polos geradores de tráfego | 74 |
| 28. | Intervenções propostas para os polos geradores de tráfego | 75 |
| 29. | Intervenções propostas para a estrutura da gestão da mobilidade urbana..... | 81 |
| 30. | Intervenções propostas para o sistema de comunicação | 83 |
| 31. | Indicadores para o monitoramento | 84 |
| 32. | Instrumentos da participação da sociedade | 86 |
| 33. | Eixos estratégicos | 87 |
| 34. | Políticas e estratégias dos temas gerais e de presença obrigatória | 88 |
| 33. | Políticas e estratégias dos temas gerais e de presença obrigatória (continuação) | 89 |



| | |
|--|-----|
| 35. Políticas e estratégias dos temas particulares | 90 |
| 36. A – Plano de Circulação..... | 96 |
| 37. B – Plano de Transporte Motorizado | 97 |
| 38. C – Plano de Infraestrutura | 99 |
| 39. D – Plano de Gestão | 100 |
| 40. E – Plano Institucional | 101 |
| 41. Cálculo da taxa de crescimento anual | 113 |
| 42. Matriz de viagens pico da manhã, por bairro, 2015 | 114 |
| 43. Demanda estimada para horizontes futuros..... | 115 |
| 44. Terminais de integração urbanos e metropolitanos - codificação..... | 118 |
| 45. Resumo de alocação de viagens – cenário bases 2015 | 123 |
| 46. Tempo generalizado do cenário bases 2015 | 124 |
| 47. Resumo da alocação do Cenário Proposto 2015 | 130 |
| 48. Tempo generalizado do Cenário Proposto 2015 | 131 |
| 49. Resumo operacional do Cenário Proposto 2015 | 132 |
| 50. Matriz de viagens pico da manhã, por bairro, 2020 | 135 |
| 51. Transferências do Cenário Operacional 2020 | 137 |
| 52. Custo social generalizado para o Cenário Operacional 2020 | 137 |
| 53. Matriz de viagens pico da manhã, por bairro, 2025 | 139 |
| 54. Transferências do Cenário Tático 2025..... | 142 |
| 55. Custo social generalizado para o Cenário Tático 2025 | 142 |
| 56. Matriz de viagens pico da manhã, por bairro, 2030 | 144 |
| 57. Transferências do Cenário Estratégico 2030 | 147 |
| 58. Custo social generalizado para o Cenário Estratégico 2030 | 147 |
| 59. Comparativo para as transferências para os cenários propostos..... | 148 |
| 60. Comparativo para as transferências para os cenários propostos, considerando o Corredor JK e o Corredor Mosqueiro | 148 |
| 61. Comparativo dos custos sociais generalizados para os cenários propostos..... | 148 |
| 62. Comparativo dos custos sociais generalizados para os cenários propostos, considerando o Corredor JK e o Corredor Mosqueiro | 149 |
| 63. Potenciais fontes de recursos | 152 |



1 INTRODUÇÃO

O Plano de Mobilidade de Aracaju foi formulado como um instrumento da Política de Desenvolvimento Urbano do Município, integrado aos preceitos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju - PDDU e o da Região Metropolitana, a ser instituído.

O Plano de Mobilidade de Aracaju tem como objetivo de possibilitar condições adequadas de deslocamento, a universalização do acesso à cidade, o controle da expansão urbana, a qualidade ambiental, a democratização dos espaços públicos e a gestão compartilhada.

A estrutura adotada para a formulação do Plano de Mobilidade de Aracaju considerou as premissas, os temas gerais e de presença obrigatória, os temas particulares, as políticas e estratégias e o Plano de Ação, sendo composto ainda por quatro anexos, um com a minuta da lei para instituir o Plano de Mobilidade de Aracaju, a hierarquia viária, a situação e as simulações do transporte coletivo.

As premissas consideram os fundamentos do Plano de Mobilidade de Aracaju, seus princípios, diretrizes gerais, objetivos, ações estratégicas e instrumentos pertinentes ao Plano.

Nos temas gerais e de presença obrigatória apresentam as diretrizes, instrumentos e normas gerais para instrumentalizar as premissas para promover a difusão dos conceitos de mobilidade, a avaliação dos impactos ambientais e urbanísticos dos sistemas de transporte, o planejamento integrado da gestão urbana e de transporte, o modelo para a participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte, a execução continuada dos instrumentos de planejamento, a acessibilidade universal, a difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas e a gestão pública da política de mobilidade urbana.

Os temas particulares são identificados como o transporte não motorizado, que abrange as questões relativas aos pedestres, bicicleta, veículo de carga de propulsão humana e de tração animal; o transporte motorizado, que considera o transporte público coletivo, o transporte público por táxi, transporte público escolar, transporte público por fretamento e o transporte individual privado; o transporte de bens, mercadorias e serviços, no que se refere à logística urbana; a infraestrutura, nos aspectos de sistema viário, estacionamento, mobiliário urbano, equipamentos de transporte coletivo e de controle, polos geradores de tráfego; a gestão, com relação aos instrumentos institucionais, a estrutura da gestão da mobilidade urbana, o sistema de comunicação e os mecanismos de monitoramento e avaliação da mobilidade urbana.

As políticas e estratégias são referenciadas pelos objetivos, os eixos estratégicos e as políticas e estratégias estabelecidas.

O Plano de Ação estrutura-se segundo os fundamentos, os planos, programas, projetos e ações, as fontes de recursos e as fichas dos planos e programas.



2 PREMISSAS

2.1 FUNDAMENTOS DO PLANMOB

O Plano de Mobilidade de Aracaju – PlanMob caracteriza-se como um instrumento da Política de Desenvolvimento Urbano do Município e será integrado ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju - PDDU e ao da região metropolitana para possibilitar condições adequadas ao exercício da mobilidade urbana da população.

Entre os princípios dos Planos Diretores, em geral, sobressaem:

- A universalização do acesso à cidade;
- O controle da expansão urbana;
- A qualidade ambiental;
- A democratização dos espaços públicos;
- A gestão compartilhada;
- A prevalência do interesse público; e
- O combate à degradação de áreas residenciais, decorrente do trânsito intenso de veículos.

O PlanMob objetiva contribuir para a construção de Aracaju como uma cidade sustentável e com qualidade de vida, através do planejamento da mobilidade urbana, com o desenvolvimento orientado com prioridade para os meios de transporte não motorizado e no transporte motorizado com a primazia para o transporte público coletivo sobre o transporte individual.

Complementado os enfoques o PlanMob precisa considerar a acessibilidade, a segurança, a eficiência, o dinamismo econômico, ação integrada entre o uso do solo e o transporte coletivo e a inclusão social, de acordo com as questões relativas à renda, idade e gênero.

Na participação da sociedade destaca-se a defesa e garantia das liberdades democráticas, caracterizada pela participação popular, seja na esfera da sociedade como na atuação do Estado.

O PlanMob estrutura-se segundo diversos componentes, com princípios, diretrizes e objetivos que fundamentam a formatação de diversos instrumentos como planos, programas, projetos e ações que proporcionem o acesso amplo e democrático às oportunidades que a cidade oferta.

Um fator importante é a adequação do PlanMob ao instituído no Estatuto da Cidade, que enfoca a mobilidade urbana como um instrumento na configuração de uma cidade acessível, democrática, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável; e ao Estatuto da Metrópole, que estabelece, entre outros, as diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa.



Entre os fatores que condicionam a mobilidade urbana deve-se considerar:

- O porte da cidade: entendendo os condicionantes de acordo com a classificação adotada no Sistema de Informação da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), que identifica Aracaju na categoria de município com população entre 500 mil e um milhão de habitantes;
- A classificação do município: com Aracaju sendo caracterizada com a necessidade de formulação de um PlanMob, para solucionar os deslocamentos da população;
- Perfil da mobilidade: com o equacionamento da dimensão da cidade e os indicadores de mobilidade segundo os modos e motivos dos deslocamentos da população;

Outro fator importante refere-se à organização institucional, especialmente com relação à gestão do transporte público e do trânsito.

Os conceitos básicos que embasam a formulação do PlanMob referem-se à mobilidade, sustentabilidade, acessibilidade e circulação urbana.

Mobilidade

Com relação à mobilidade levou-se em conta o preceituado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, definida como *“um atributo associado às pessoas e aos bens; que correspondem às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas”*. Complementando o conceito considera-se que *“a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura. É o resultado da interação entre deslocamentos de pessoas e bens com a cidade”*.

Sustentabilidade

Os aspectos relativos à sustentabilidade consideram diversos aportes, como o da Agenda 21, que propõe a *“utilização de energias alternativas e renováveis, redução dos níveis de emissão de poluição atmosférica e sonora”*.

Segundo Boareto: *“capacidade de fazer as viagens necessárias para a realização de seus direitos básicos de cidadão, com o menor gasto de energia renovável possível e menor impacto no meio ambiente, tornando-a ecologicamente sustentável”*.

O conceito seguido pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - CMMAD considera: *“mobilidade o trânsito de pessoas e por sustentável a busca de equilíbrio entre desenvolvimento econômico, proteção ambiental e justiça social”*.



Acessibilidade

Conforme o preceituado no Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, considera-se acessibilidade *“garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer objeto”*, sendo complementado pela acessibilidade significando *“a condição do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino desejado dentro de suas capacidades individuais”*. Outra definição refere-se a: *“acessibilidade como a facilidade em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade”*.

Circulação urbana

O Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades identifica *“a circulação urbana ou o ato de circular pela cidade é o exercício da mobilidade mediante o próprio esforço pessoal (a pé ou de bicicleta) ou através de meios motorizados de posse ou de uso pessoal, ou providos por terceiros, através de serviços oferecidos. Em todas as situações, a sua manifestação efetiva se dá na infraestrutura urbana”*.

2.2 PRINCÍPIOS

Os princípios norteadores do PlanMob serão:

- O PlanMob como um instrumento de orientação da política urbana, vinculado ao Plano Diretor Municipal e ao Plano Metropolitano, reconhece o espaço público como bem de uso comum;
- A estruturação da mobilidade urbana
- A mobilidade urbana sustentável;
- A acessibilidade universal;
- A equidade no acesso e uso do espaço público de circulação;
- A justiça social na mobilidade urbana, com prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte motorizado;
- A prioridade no transporte motorizado do transporte público coletivo sobre o transporte individual;
- A estruturação da logística da circulação e abastecimento de bens e serviços; e
- A gestão democrática da mobilidade urbana.



2.3 DIRETRIZES GERAIS

As diretrizes gerais que embasam o PlanMob referem-se a:

- A fundamentação da ação pública em mobilidade urbana;
- A delimitação dos espaços da mobilidade urbana segundo o uso público e os modos de transporte;
- A regulamentação da relação com os agentes públicos e com os privados, provedores de serviços de mobilidade urbana;
- A adequação às diretrizes fixadas no Plano Diretor Municipal e Plano Metropolitano de forma sequencial e harmônica;
- A implantação adequada de infraestrutura da circulação;
- A priorização da funcionalidade na circulação;
- A integração com a política de desenvolvimento urbano, promovendo a integração metropolitana, visando a mobilidade urbana sustentável e acessibilidade universal, com segurança e qualidade de vida, com redução dos custos urbanos afetos à mobilidade urbana;
- A prioridade ao transporte não motorizado, especialmente à circulação do pedestre em condições seguras e humanizadas;
- A prioridade no transporte motorizado público coletivo em relação ao transporte individual, garantindo eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade ambiental;
- O equacionamento e estruturação da logística do abastecimento e circulação de bens e serviços; e
- A gestão integrada dos componentes da mobilidade urbana do trânsito, do transporte público coletivo e do transporte de bens e serviços, com revisão dos instrumentos normativos pertinentes, com a promoção do desenvolvimento técnico, da participação da sociedade, visando a mitigação dos custos ambientais e sociais.



2.4 OBJETIVOS

A Política Municipal de Mobilidade tem como objetivo geral proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social.

Os objetivos específicos do PlanMob abrangem:

- Promover o desenvolvimento sustentável;
- Requalificar o espaço urbano, de forma adequada ao perfeito desenvolvimento da vida urbana;
- Contribuir na redução das desigualdades sociais;
- Promover a melhoria da qualidade de vida, através das condições de conforto, da segurança e da rapidez dos deslocamentos;
- Melhorar a mobilidade urbana, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população, vinculada às diretrizes de planejamento, contidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju e no Metropolitano;
- Promover acesso aos serviços básicos;
- Incentivar a utilização de modos não motorizados, implementando o ambiente urbano adequado;
- Promover a acessibilidade universal em todos os componentes da mobilidade urbana;
- Racionalizar o uso do sistema viário, com a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas;
- Estruturar a infraestrutura do transporte não motorizado;
- Ampliar o uso do transporte motorizado público coletivo na matriz de transporte da cidade, com aumento da velocidade, regularidade e confiabilidade do sistema;
- Aperfeiçoar a logística do transporte de bens e serviços, o abastecimento e o escoamento da produção local e metropolitana;
- Aperfeiçoar o padrão de comportamento dos usuários dos vários modais nos sistemas de circulação para a redução de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;
- Reduzir a emissão de poluentes;
- Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana; e
- Preservar o patrimônio ambiental, arquitetônico, cultural, histórico, paisagístico e urbanístico da cidade.



2.5 AÇÕES ESTRATÉGICAS

As ações estratégicas para a implantação do PlanMob serão relacionadas a:

- Considerar a acessibilidade universal e cidadã nos projetos e na implantação de todos os espaços públicos de circulação do Município de Aracaju;
- Compatibilizar o sistema viário com o uso do solo, considerando a estrutura viária prioritária como referencial para as maiores densidades e para a concentração de atividades de comércio, serviços e habitação;
- Exigir dos projetos de ordem privada a consecução de medidas construtivas que considerem igualmente a acessibilidade universal e cidadã;
- Conceder prazo regulamentar para a adequação de edificações e pavimentações existentes, sejam públicas ou privadas, às normas de mobilidade e acessibilidade universais;
- Promover tratamento paisagístico adequado às vias, de modo a proporcionar segurança e conforto à mobilidade dos cidadãos e a preservação do patrimônio cultural da Cidade;
- Adequar o Plano Cicloviário Municipal, prevendo a ampliação da malha de ciclovias e ciclofaixas, a ordenação e a educação para o seu uso;
- Planejar e ordenar o transporte coletivo urbano, instituindo a concessão de sua exploração, mediante processo licitatório pertinente;
- Ordenar o uso do espaço apropriado em vias e logradouros públicos para estacionamentos de veículos e vagas específicas, indicando a possibilidade e a forma de oneração para sua utilização;
- Planejar a viabilidade de anéis viários nas centralidades urbanas, restringindo o acesso de veículos incompatíveis com o uso adequado da malha viária naquela zona específica.



2.6 INSTRUMENTOS

Para viabilizar as diretrizes e ações estratégicas serão adotados como instrumentos:

- Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- Estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;
- Incidência de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;
- Dedicção de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo;
- Estabelecimento da política de estacionamentos;
- Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- Monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;
- Implantação de medidas de associação do uso e ocupação do solo ao sistema de transporte coletivo, como as operações urbanas consorciadas no entorno de corredores viários prioritários e em áreas localizadas no entorno das estações e terminais de transporte coletivo existentes ou dos que vierem a ser instalados, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana:
 - Permitir, após a reestruturação dos corredores, a revisão do adensamento, dada a maior capacidade de suporte do sistema de transporte;
 - Obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;
 - Implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente os destinados a modos de transporte não motorizado, que devem ser estimulados;
 - Melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando transportes não motorizados, os transportes coletivos e as ligações regionais e perimetrais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas.
- Priorização das obras associadas à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo;
- Fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos;



- Priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;
- Definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;
- Estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado de Sergipe e/ou municípios da Região Metropolitana de Aracaju, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei.

O estabelecimento de princípios, diretrizes, objetivos, ações estratégicas e instrumentos fundamentam o PlanMob estão sintetizados no quadro a seguir.



1. Princípios, diretrizes, objetivos, ações estratégicas e instrumentos

| PRINCÍPIOS | OBJETIVOS |
|--|--|
| PlanMob como um instrumento de orientação da política urbana, vinculado ao Plano Diretor Municipal e ao Plano Metropolitanano | Promover o desenvolvimento sustentável |
| Estruturação da mobilidade urbana | Requalificar o espaço urbano, de forma adequada ao perfeito desenvolvimento da vida urbana |
| Mobilidade urbana sustentável | Contribuir na redução das desigualdades sociais |
| Acessibilidade universal | Promover a melhoria da qualidade de vida, através das condições de conforto, da segurança e da rapidez dos deslocamentos |
| Equidade no acesso e uso do espaço público de circulação | Melhorar a mobilidade urbana, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população, vinculada às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor e Metropolitanano |
| Justiça social na mobilidade urbana, com prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte motorizado | Promover acesso aos serviços básicos |
| Prioridade no transporte motorizado público coletivo sobre o transporte individual | Incentivar a utilização de modos não motorizados, implementando o ambiente urbano adequado |
| Estruturação da logística da circulação e abastecimento de bens e serviços | Promover a acessibilidade universal em todos os componentes da mobilidade urbana |
| Gestão democrática da mobilidade urbana | Racionalizar o uso do sistema viário, com a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas |
| DIRETRIZES | INSTRUMENTOS |
| Fundamentação da ação pública em mobilidade urbana | Estruturar a infraestrutura do transporte não motorizado |
| Delimitação dos espaços da mobilidade urbana segundo o uso público e os modos de transporte | Ampliar o uso do transporte motorizado público coletivo na matriz de transporte da cidade, com aumento da velocidade, regularidade e confiabilidade do sistema |
| Regulamentação da relação com os agentes públicos e com os privados, provedores de serviços de mobilidade urbana | Aperfeiçoar a logística do transporte de bens e serviços, o abastecimento e o escoamento da produção local e metropolitana |
| Adequação às diretrizes fixadas no Plano Diretor Municipal e Plano Metropolitanano de forma sequencial e harmônica | Aperfeiçoar o padrão de comportamento dos usuários dos vários modais nos sistemas de circulação para a redução de acidentes, vítimas e mortes no trânsito |
| Implantação adequada de infraestrutura da circulação | Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados |
| Priorização da funcionalidade na circulação | Estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, com acesso e circulação aos espaços urbanos sob controle |
| Integração com a política de desenvolvimento urbano, a metropolitana, para a mobilidade urbana sustentável e acessibilidade universal, com segurança e qualidade de vida, com redução dos custos urbanos afetos à mobilidade urbana | Tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, para desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público |
| Prioridade ao transporte não motorizado, especialmente à circulação do pedestre em condições seguras e humanizadas | Dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo |
| Prioridade no transporte motorizado público coletivo em relação ao transporte individual, garantindo eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade ambiental | Estabelecimento da política de estacionamentos dissuasórios |
| Equacionamento e estruturação da logística do abastecimento e circulação de bens e serviços | Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições |
| Gestão integrada da mobilidade urbana do trânsito, do transporte público coletivo e do transporte de bens e serviços, revisão dos instrumentos normativos pertinentes, promoção do desenvolvimento técnico, da participação da sociedade, para mitigação dos custos ambientais e sociais | Monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, com restrição de acesso a vias em áreas pela criticidade da qualidade do ar constatada |
| AÇÕES ESTRATÉGICAS | Implantação de medidas de associação do uso e ocupação do solo ao sistema de transporte coletivo, como as operações urbanas consorciadas no entorno de corredores viários, corredores de transporte coletivo prioritários e estações e terminais de transporte coletivo |
| Considerar a acessibilidade universal e cidadã nos projetos e na implantação de todos os espaços públicos de circulação do Município de Aracaju | Priorização das obras associadas à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo |
| Exigir dos projetos de ordem privada a consecução de medidas construtivas que considerem igualmente a acessibilidade universal e cidadã | Fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos |
| Conceder prazo regulamentar para a adequação de edificações e pavimentações existentes, sejam públicas ou privadas, às normas de mobilidade e acessibilidade universais | Priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres |
| Promover tratamento paisagístico adequado às vias, para proporcionar segurança e conforto à mobilidade e a preservação do patrimônio cultural | Definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, com políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas |
| Adequar o Plano Cicloviário Municipal, com ampliação da malha de ciclovias e ciclofaixas, a ordenação e a educação para o seu uso | Estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado de Sergipe e/ou municípios da Região Metropolitana de Aracaju, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana |
| Planejar e ordenar o transporte coletivo urbano, instituindo a concessão de sua exploração, mediante processo licitatório pertinente | |
| Preservar o patrimônio ambiental, arquitetônico, cultural, histórico, paisagístico e urbanístico da cidade. | |
| Ordenar o uso do espaço apropriado em vias e logradouros públicos para estacionamentos de veículos e vagas específicas, com a oneração ou não | |
| Planejar a viabilidade de anéis viários nas centralidades urbanas, restringindo o acesso de veículos incompatíveis com o uso adequado da malha viária | |



3 TEMAS GERAIS E DE PRESENÇA OBRIGATÓRIA

O Plano de Mobilidade de Aracaju – PlanMob, em desenvolvimento segundo as premissas identificadas, adequando-o aos preceitos estabelecidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, caracteriza-se como um instrumento da política e de gestão de desenvolvimento do Município, em harmonia com o Plano Diretor de Aracaju e de sua Região Metropolitana.

Os temas gerais e de presença obrigatória abrangem diretrizes, instrumentos e normas gerais para instrumentalizar as premissas consideradas, com o objetivo de promover a difusão dos conceitos de mobilidade, a avaliação dos impactos ambientais e urbanísticos dos sistemas de transporte, o planejamento integrado da gestão urbana e de transporte, o modelo para a participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte, a execução continuada dos instrumentos de planejamento, a acessibilidade universal, a difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas e a gestão pública da política de mobilidade urbana.

As diretrizes e instrumentos e suas respectivas estratégias e ações serão identificados segundo cada tema geral e de presença obrigatória, conforme demonstrado nos itens a seguir.

3.1 DIRETRIZES E INSTRUMENTOS PARA A DIFUSÃO DOS CONCEITOS DE MOBILIDADE URBANA

Para a difusão dos conceitos de mobilidade urbana é fundamental a adoção de medidas de natureza física, operacional, gerencial e comportamental, com diretrizes e instrumentos para:

- Privilegiar o transporte não motorizado com a implantação de intervenções físicas e operacionais no sistema viário compreendendo como estratégias e ações:
 - Consideração dos deslocamentos a pé como transporte não motorizado na formulação de políticas de mobilidade urbana;
 - Promoção de ações que priorizem o pedestre e o ciclista no confronto com os sistemas motorizados; e
 - Melhoria das condições das viagens por bicicleta com intervenções na infraestrutura viária.
- Melhorar a qualidade de vida e a eficiência do transporte público coletivo considerando como estratégia e ação:
 - Promoção de ações para priorizar o transporte motorizado público coletivo sobre o individual, com reserva do espaço viário para a sua circulação exclusiva; e
 - Promoção de ações para a inclusão de diferentes grupos sociais e econômicos nos sistemas de transporte.



- Criar medidas reguladoras e condicionantes do uso do transporte motorizado privado adotando como estratégia e ação:
 - Ampliação da intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração, com intervenções na infraestrutura viária;
 - Fomento da colaboração entre autoridades regionais e locais, operadores e grupos de interesse; e
 - Divulgação de informações à população para apoiar a escolha da melhor opção de transporte, divulgando as características da oferta das diversas modalidades de transporte.
- Ampliar a acessibilidade universal, considerando como estratégia e ação:
 - Garantia da acessibilidade universal a todos os meios de transporte.

O quadro a seguir sintetiza as diretrizes, instrumentos, estratégias e ações.

2. Diretrizes e instrumentos para a difusão dos conceitos de mobilidade urbana

| DIRETRIZ E INSTRUMENTO | ESTRATÉGIA E AÇÃO |
|--|---|
| Privilegiar o transporte não motorizado com intervenções físicas e operacionais no sistema viário; | Consideração dos deslocamentos a pé como transporte não motorizado na formulação das políticas de mobilidade urbana; |
| | Promoção de ações que priorizem o pedestre e o ciclista no confronto com os sistemas motorizados; |
| | Melhoria das condições das viagens a pé com intervenções na infraestrutura viária; e Melhoria das condições das viagens por bicicleta com intervenções na infraestrutura viária. |
| Melhorar a qualidade e a eficiência do transporte motorizado por transporte público coletivo; | Promoção de ações para priorizar o transporte motorizado público coletivo sobre o individual, com reserva do espaço viário para sua circulação exclusiva; e |
| | Promoção de ações para a inclusão dos diferentes grupos sociais e econômicos nos sistemas de transporte. |
| Criar medidas reguladoras e condicionantes do uso do transporte motorizado privado; | Ampliação da intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração, com intervenções na infraestrutura viária; |
| | Fomento da colaboração entre autoridades regionais e locais, operadores e grupos de interesse; e |
| | Divulgação de informações à população para apoiar a escolha da melhor opção de transporte, divulgando as características da oferta das diversas modalidades de transporte. |
| Ampliar a acessibilidade universal. | Garantia da acessibilidade universal em todos os meios de transporte. |



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

As diretrizes, instrumentos, estratégias e ações para a avaliação dos impactos ambientais e urbanísticos dos sistemas de transporte abrangem:

- Orientar os vetores de crescimento ou de adensamento na definição do padrão de mobilidade com diretrizes para que os impactos ambientais, urbanísticos e de vizinhança sejam considerados na implementação de ações e projetos, refletindo nas políticas públicas, com estratégias e ações para:
 - Distribuição com equilíbrio das atividades no território de forma a minimizar a necessidade de transporte motorizado;
 - Estímulo do adensamento nas regiões providas de infraestrutura de transporte e restrição à expansão horizontal da malha urbana;
 - Preservação de fundos de vale e de áreas de várzea para a preservação ambiental e regulação da drenagem urbana em lugar da construção de vias marginais aos rios e córregos;
 - Estímulo do uso de meios de transporte não motorizado e transporte motorizado público coletivo; e
 - Obrigatoriedade da realização de estudos de impacto ambiental e/ou de vizinhança para determinados empreendimentos de transporte ou de empreendimentos públicos e privados identificados como polos geradores de tráfego.
- Implementar no âmbito das competências municipais ações para o desenvolvimento de condições de mobilidade adequadas à sustentabilidade ambiental, com adoção de estratégias e ações para:
 - Estímulo da utilização de fontes de energia renováveis e não poluentes;
 - Implantação de programas de monitoramento permanente da qualidade do ar e de controle das emissões de poluentes;
 - Implantação de programas e controle de ruídos e de poluição sonora;
 - Regulamentação da circulação de cargas perigosas; e
 - Desenvolvimento de programas de educação ambiental associadas às questões de mobilidade.

As diretrizes, instrumentos, estratégias e ações são apresentadas no quadro a seguir.



3. Diretrizes para a avaliação dos impactos ambientais e urbanísticos dos sistemas de transporte

| DIRETRIZ E INSTRUMENTO | ESTRATÉGIA E AÇÃO |
|---|---|
| Orientar os vetores de crescimento ou de adensamento na definição do padrão de mobilidade com diretrizes para que os impactos ambientais, urbanísticos e de vizinhança sejam considerados na implementação de ações e projetos, refletindo nas políticas públicas | Distribuição com equilíbrio das atividades no território de forma a minimizar a necessidade de transporte motorizado; |
| | Estímulo do adensamento nas regiões providas de infraestrutura de transporte e restrição à expansão horizontal da malha urbana; |
| | Preservação de fundos de vale e das áreas de várzea para preservação ambiental e regulação da drenagem urbana em lugar da construção de vias marginais aos rios e córregos; |
| | Estímulo do uso de meios de transporte não motorizados e transporte motorizado público coletivo; e |
| | Obrigatoriedade da realização de estudos de impacto ambiental e/ou de vizinhança para determinados empreendimentos de transporte ou de empreendimentos públicos e privados identificados como polos geradores de tráfego. |
| Implementar no âmbito das competências municipais ações para o desenvolvimento de condições de mobilidade adequadas à sustentabilidade ambiental | Estímulo da utilização de fontes de energia renováveis e não poluentes; |
| | Implantação de programas de monitoramento permanente da qualidade do ar e de controle de emissão de poluentes; |
| | Implantação de programas e controle de ruídos e de poluição sonora; |
| | Regulamentação da circulação de cargas perigosas; e |
| | Desenvolvimento de programas de educação ambiental associados às questões de mobilidade. |



3.3 DIRETRIZES E NORMAS GERAIS PARA O PLANEJAMENTO INTEGRADO DA GESTÃO URBANA E DE TRANSPORTE

As diretrizes e normas gerais para o planejamento integrado da gestão urbana e de transporte compreendem:

- Integrar as políticas públicas de transporte motorizado público coletivo, circulação viária e uso do solo, administrados de forma coordenada pelos diversos órgãos municipais, segundo novos paradigmas, com estratégias e ações que enfocam:
 - Desenvolvimento de procedimentos internos para avaliação dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana e dos projetos de transporte e circulação viária no deslocamento urbano;
 - Estabelecimento de normas para aprovação de parcelamento do solo, instalação de polos geradores de tráfego e modificação no uso do solo após análise de seu impacto sobre a mobilidade urbana;
 - Desenvolvimento de bases de dados compartilhadas envolvendo informações sobre as políticas urbanas e a mobilidade; e
 - Capacitação do corpo técnico da administração municipal que atuam na gestão de políticas urbanas nos conceitos de mobilidade urbana e do corpo técnico dos órgãos gestores de transporte e trânsito em noções urbanísticas; e
 - Realização de estudos conjuntos para a avaliação de tendências e projeções das variáveis que incidem sobre a mobilidade, especialmente da demanda e oferta de transporte.

A síntese das diretrizes e normas gerais para o planejamento integrado da gestão urbana e de transporte podem ser analisadas no quadro a seguir.

4. Diretriz e normas gerais para o planejamento integrado da gestão urbana e de transporte

| DIRETRIZ E INSTRUMENTO | ESTRATÉGIA E AÇÃO |
|---|---|
| Integrar as políticas públicas de transporte motorizado público coletivo, circulação viária e uso do solo, administradas de forma coordenada pelos diversos órgãos municipais, segundo novos paradigmas | Desenvolvimento de procedimentos internos para avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana e dos projetos de transporte e circulação viária no desenvolvimento urbano; |
| | Estabelecimento de normas para aprovação de parcelamento do solo, instalação de polos geradores de tráfego e modificação no uso do solo após análise de seu impacto sobre a mobilidade urbana; |
| | Desenvolvimento de bases de dados compartilhadas envolvendo informações sobre as políticas urbanas e a mobilidade; |
| | Capacitação do corpo técnico da administração municipal que atuam na gestão de políticas urbanas nos conceitos de mobilidade urbana e do corpo técnico dos órgãos gestores de transporte e trânsito em noções urbanísticas; e |
| | Realização de estudos conjuntos para avaliação de tendências e projeção das variáveis que incidem sobre a mobilidade, especialmente da demanda e oferta de transporte |



3.4 DIRETRIZES E NORMAS GERAIS E MODELO DE PARTICIPAÇÃO DA POPULAÇÃO NO PLANEJAMENTO E ACOMPANHAMENTO DA GESTÃO DO TRANSPORTE

As diretrizes e normas gerais e modelo de participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte são:

- Definir políticas para a participação da população na implementação e revisão do PlanMob e na gestão de ações cotidianas, compreendendo estratégias e ações para:
 - Estabelecimento de processos para participação da população na revisão do PlanMob, incluindo a forma e tipologia (audiências públicas, reuniões regionais ou específicas com grupos definidos), considerando os segmentos da população (idosos, estudantes e outros) e da sociedade (sindicatos, associações e entidades representativas da sociedade civil);
 - Estabelecimento de estratégias de envolvimento dos representantes do poder legislativo no processo de revisão do PlanMob;
 - Desenvolvimento de processos de capacitação dos representantes de diversos segmentos para a sociedade na revisão e na sua implementação; e
 - Constituição de organismos específicos de participação popular permanente, como o Conselho Municipal de Mobilidade, definindo suas competências, abrangência de atuação e estrutura de funcionamento.

O quadro a seguir sintetiza as diretrizes, instrumento, estratégia e ação abordadas.

5. Diretrizes e normas gerais e modelo de participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte

| DIRETRIZ E INSTRUMENTO | ESTRATÉGIA E AÇÃO |
|---|--|
| Definir as políticas para a participação da população na elaboração, implementação do PlanMob e na gestão de ações cotidianas de gestão | Definição de processos para participação da população na elaboração do PlanMob, incluindo a forma e tipologia (audiências públicas, reuniões regionais ou específicas com grupos definidos), considerando os segmentos da população (idosos, estudantes e outros) e da sociedade (sindicatos, associações e entidades representativas da sociedade civil); |
| | Estabelecimento de estratégias de envolvimento dos representantes do poder legislativo no processo de elaboração do PlanMob; |
| | Desenvolvimento de processos de capacitação dos representantes dos diversos segmentos da população envolvidos; |
| | Estabelecimento de mecanismos de prestação de contas periódicas do andamento do PlanMob para a sociedade na sua elaboração e na sua implementação; e |
| | Constituição de organismos específicos de participação popular permanente, como o Conselho Municipal de Mobilidade, definindo suas competências, abrangência de atuação e estrutura de funcionamento. |



3.5 DIRETRIZES PARA A EXECUÇÃO CONTINUADA DOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO

As diretrizes para a execução continuada dos instrumentos de planejamento constituem-se de:

- Estabelecer a estrutura e processos internos de acompanhamento permanente e das revisões periódicas de PlanMob, com adoção de estratégias e ações que abrangem:
 - Estabelecimento de atos normativos que vinculem investimentos na infraestrutura e nos serviços públicos às orientações do PlanMob;
 - Realização de projetos básicos, funcionais e estudos sequenciais para posterior detalhamento setorial das ações executivas propostas pelo PlanMob;
 - Fixação da periodicidade para atualização do PlanMob;
 - Instituição de um banco de dados permanente sobre a mobilidade; e
 - Realização de processos periódicos de consulta à sociedade.

Os itens considerados podem ser analisados no quadro a seguir.

6. Diretrizes para a execução continuada dos instrumentos de planejamento

| DIRETRIZ E INSTRUMENTO | ESTRATÉGIA E AÇÃO |
|--|--|
| Estabelecer a estrutura e processos internos de acompanhamento permanente e das revisões periódicas do PlanMob | Estabelecimento de atos normativos que vinculem os investimentos na infraestrutura e nos serviços públicos às orientações do PlanMob; |
| | Realização de projetos básicos, funcionais e estudos sequenciais para posterior detalhamento setorial das ações executivas propostas pelo PlanMob; |
| | Fixação da periodicidade para atualização do PlanMob; |
| | Instituição de um banco de dados permanente sobre a mobilidade urbana; e |
| | Realização de processos periódicos de consultas à sociedade. |

3.6 DIRETRIZES E MEIOS PARA A ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

As diretrizes e meios para a acessibilidade universal compreendem:

- Tornar acessível o ambiente físico da circulação, com estratégias e ações que abrangem:
 - Rebaixamento de meios-fios onde necessário à acessibilidade de pedestres e em especial junto às faixas de segurança com construção de rampas segundo especificações da ABNT;
 - Remoção de barreiras físicas como separadores de fluxos em locais de travessia de pedestres;
 - Sinalização, onde necessário, no passeio público de pisos táteis para facilitar a circulação de deficientes visuais;
 - Utilização de semáforos para pedestres com sinal sonoro para orientação aos portadores de deficiência visual; e
 - Cuidados especiais na construção e conservação de passeios, tratando-os como parte da via pública.



- Tornar acessível o serviço de transporte motorizado público coletivo, com adoção de estratégias e ações que contemplem:
 - Utilização de tecnologias com padrões adaptados às diferentes anatomias humanas, como crianças, gestantes, idosos e obesos;
 - Construção de rampas ou implantação de elevadores nas plataformas de embarque e desembarque;
 - Adaptação dos veículos de transporte motorizado público coletivo para acesso de cadeiras de rodas mediante rebaixamento do piso interno dos veículos, implantação de elevadores ou nivelamento dos pisos das plataformas com o piso interno dos veículos; e
 - Implantação de informações em braile nos pontos de parada de ônibus e terminais

O quadro a seguir apresenta as diretrizes e meios para a acessibilidade universal.

7. Diretrizes e meios para a acessibilidade universal

| DIRETRIZ E INSTRUMENTO | ESTRATÉGIA E AÇÃO |
|--|---|
| Tornar acessível o ambiente físico da circulação | Rebaixamento de meios-fios nas esquinas e junto às faixas de segurança com a construção de rampas segundo as especificação da ABNT; |
| | Remoção de barreiras físicas como separadores de fluxos em locais de travessia de pedestres; |
| | Sinalização no passeio público de rotas para a circulação de deficientes visuais, utilizando pisos táteis nos locais de maior circulação e nos pontos de acesso ao transporte motorizado público coletivo; |
| | Utilização de semáforos para pedestres com sinal sonoro para orientação aos portadores de deficiência visual; e |
| | Cuidados especiais na construção e conservação de passeios, tratando-os como parte da via pública; |
| Tornar acessível o serviço de transporte motorizado público coletivo | Utilização de tecnologias com padrões adaptados às diferentes anatomias humanas, como crianças, gestantes, idosos e obesos; |
| | Construção de rampas ou implantação de elevadores nas plataformas e embarque de desembarque; |
| | Adaptação dos veículos de transporte motorizado público coletivo para acesso de cadeiras de rodas mediante rebaixamento do piso interno dos veículos, implantação de elevadores ou nivelamento dos pisos das plataformas com o piso interno dos veículos; e |
| | Implantação de informações em <i>braille</i> nos pontos de parada de ônibus e terminais. |



3.7 DIRETRIZES E MEIOS PARA A DIFUSÃO DOS CONCEITOS DE CIRCULAÇÃO EM CONDIÇÕES SEGURAS E HUMANIZADAS

Para a difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas as diretrizes e meios abrange:

- Estabelecer a política municipal de educação de trânsito, considerando como estratégias e ações:
 - Implantação de programas de educação voltados à mobilidade e trânsito seguros;
 - Mudança de foco dos programas de educação infantil na circulação, incluindo conceitos de cidadania e de respeito à locomoção por todos os modos, e não restrita às regras de circulação de veículos;
 - Fiscalização e correção de comportamentos inadequados na circulação por parte de todos e agentes; e
 - Controle das condições adequadas dos veículos em circulação, principalmente dos vinculados aos serviços de transporte motorizado público coletivo.

As diretrizes e meios para a difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas as diretrizes e meios são apresentadas no quadro a seguir.

8. Diretrizes e meios para a difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas

| DIRETRIZ E INSTRUMENTO | ESTRATÉGIA E AÇÃO |
|--|--|
| Estabelecer a política municipal de educação de trânsito | Implantação de programas de educação voltados à mobilidade e ao trânsito seguro; |
| | Mudança de foco dos programas de educação infantil na circulação, incluindo conceitos de cidadania e de respeito à locomoção por todos os modos, e não restrita às regras de circulação de veículos; |
| | Fiscalização e correção de comportamentos inadequados na circulação por parte de todos os agentes; e |
| | Controle das condições adequadas dos veículos em circulação, principalmente dos vinculados aos serviços de transporte motorizado público coletivo. |



3.8 DIRETRIZES E MODELO DE GESTÃO PÚBLICA DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

As diretrizes e modelo de gestão pública da política de mobilidade caracterizam-se por:

- Fortalecer o órgão gestor da mobilidade urbana, com a adoção de estratégias e ações que compreendem:
 - Fortalecimento de unidade gestora das políticas de mobilidade urbana, articulada com políticas urbanísticas, integrando a gestão do transporte não motorizado e transporte motorizado, especialmente do transporte público coletivo e da circulação viária; e
 - Capacitação do corpo técnico e instrumental da administração municipal de gestão da mobilidade urbana, com provisão específica de recursos para a gestão.
- Consolidar a base institucional de gestão da mobilidade urbana com estratégias e ações para promover:
 - Articulação da estrutura municipal de gestão da mobilidade urbana com outras instâncias da administração municipal, estadual, metropolitana e regional;
 - Criação de fontes de recursos para implantação de infraestrutura e para custeio da gestão da mobilidade urbana; e
 - Estabelecimento dos marcos regulatórios e normativos, como leis, decretos, contratos, regulamentos, portarias, pertinentes à mobilidade urbana, considerando o planejamento, engenharia, fiscalização e educação de trânsito.

As diretrizes e modelo de gestão pública da política de mobilidade, segundo as diretrizes, instrumentos, estratégias e ações são caracterizados no quadro a seguir.

9. Diretrizes e modelo de gestão pública da política de mobilidade urbana

| DIRETRIZ E INSTRUMENTO | ESTRATÉGIA E AÇÃO |
|--|--|
| Fortalecer o órgão gestor da mobilidade urbana | Fortalecimento de unidade gestora das políticas de mobilidade urbana, articulada com políticas urbanísticas, integrando a gestão dos transporte não motorizado e transporte motorizado, especialmente do transporte público coletivo e da circulação viária. |
| | Capacitação do corpo técnico e instrumental da administração municipal de gestão da mobilidade urbana, com provisão específica de recursos para a gestão. |
| Consolidar a base institucional de gestão da mobilidade urbana | Articulação da estrutura municipal de gestão da mobilidade urbana com outras instâncias da administração municipal, estadual, metropolitana e regional. |
| | Criação de fontes de recursos para implantação de infraestrutura e para custeio da gestão da mobilidade urbana. |
| | Estabelecimento dos marcos regulatórios e normativos (leis, decretos, contratos, regulamentos, portarias) pertinentes à mobilidade urbana, considerando o planejamento, engenharia, fiscalização e educação. |



4 TEMAS PARTICULARES

Os temas particulares que compõem o Plano de Mobilidade de Aracaju – PlanMob consideram os diversos aspectos pertinentes à mobilidade urbana, visando o desenvolvimento de planos, programas, projetos e ações para solucionar os problemas identificados, enquadrando-se nas premissas estabelecidas, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, adequando-se ao Plano Diretor de Aracaju - PDDU e ao de sua Região Metropolitana.

Como nos temas gerais e de presença obrigatória os temas particulares deverão promover a difusão dos conceitos de mobilidade, a avaliação dos impactos ambientais e urbanísticos dos sistemas de transporte, o planejamento integrado da gestão urbana e de transporte, o modelo para a participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte, a execução continuada dos instrumentos de planejamento, a acessibilidade universal, a difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas e a gestão pública da política de mobilidade urbana.

Os temas particulares serão classificados como transporte não motorizado, transporte motorizado, transporte de bens, mercadorias e serviços, infraestrutura, gestão e modos de participação da sociedade.

4.1 TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

As propostas para o transporte não motorizado serão classificadas em componentes identificados como pedestres, a circulação de bicicletas, os veículos de propulsão humana, os veículos de tração animal e acessibilidade.

4.1.1 Pedestres

Considera-se pedestre como todo aquele que utiliza as vias urbanas, passeios e travessias, a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

As intervenções para privilegiar a circulação de pedestres serão estruturadas e compatíveis com o estabelecido no PDDU, com a classificação e hierarquização do sistema viário, estabelecendo as suas características físicas, funcionais e operacionais, que incluem as calçadas destinadas à circulação de pedestres, e que serão preferenciais em relação aos todos os modos de transporte.

Entre as intervenções programadas destacam-se:

- Implantação e qualificação de calçadas:
 - Estabelecer o padrão das calçadas, definindo as dimensões, revestimentos, rampas e rebaixamentos;
 - Adequar as calçadas existentes, segundo os padrões estabelecidos, especialmente para as da área central e de regiões consideradas prioritárias do interesse do pedestre, inclusive com a instalação subterrânea dos serviços urbanos;
 - Remover as barreiras arquitetônicas e os obstáculos existentes nas calçadas;
 - Implantar mobiliário urbano adequado à dimensão e características das calçadas;
 - Ordenar a atuação dos ambulantes, para não comprometer a circulação de pedestres;



- Implantar travessias seguras em locais identificados como prioritários para a circulação de pedestres, como nas imediações de escolas, terminais e estações do sistema de transporte coletivo, entre outros; e
 - Adequar as calçadas ao estabelecido para a acessibilidade universal.
- Padronização dos semáforos de travessia de pedestres
 - Utilizar uma tipologia de porta-focos para pedestres, especialmente na área central e regiões consideradas prioritárias do interesse do pedestre.
 - Melhoria e ampliação dos calçadões
 - Adequar as áreas de calçadões, com a sua equipamentação; e
 - Ampliar a área de calçadões.

A circulação dos pedestres com conforto e segurança implica na existência de calçadas adequadas, com dimensões e revestimentos adequados, com rampas e rebaixamentos dentro das normas estabelecidas.

É de suma importância que os elementos que compõem uma calçada sejam apropriados ao livre deslocamento do pedestre, com mobiliário urbano, equipamentos e sinalização que não ofereça obstáculo, e que qualifiquem as calçadas.

A melhoria e ampliação dos calçadões abrangem intervenções para a adequação das áreas existentes, com uma revisão do mobiliário urbano implantado, adequando-os para a acessibilidade universal.

Os calçadões deverão compreender a restrição de circulação de veículos automotores e a equipamentação das:

- Rua José do Prado Franco, no trecho entre a Praça Gen. Valadão e Avenida Coelho e Campos, com travessia de veículos nas interseções com a Rua Geru e Travessa Hélio Ribeiro;
- Rua Santa Rosa, segmento entre a Rua Apulcro Mota e Avenida Otoniel Dória;
- Rua Prof. Florentino Menezes, trecho entre a Rua Apulcro Mota e José do Prado Franco (continuação da Rua João Pessoa); e
- Travessa Silva Ribeiro, em toda a sua extensão.

Para a melhoria da circulação de pedestres na área central as intervenções abrangem:

- Ampliação da calçada da Avenida Rio Branco, entre a Travessa Benjamin Constant e Rua Geru;
- Ampliação das calçadas da Avenida Coelho e Campos, entre a Rua Apulcro Mota e Avenida Dr. Carlos Firpo;
- Retirada do estacionamento da Avenida Otoniel Dória; da Travessa Otacílio Oliveira, em toda a sua extensão; da rua ao lado do mercado municipal, entre a Rua Antipas Costa e Avenida Mal Mascarenhas de Moraes; e da praça no fim da Av. Coelho e Campos.



A equipamentação da área a ser ampliada deverá contemplar espaços destinados aos ambulantes, ordenando e disciplinando a sua atuação, com definição do caminamento livre de pedestre, considerando a acessibilidade universal.

A área deverá contar com uma iluminação pública adequada, favorecendo os deslocamentos de pedestres durante o período noturno.

O embutimento de fiação no meio público será priorizado na área central, favorecendo a circulação de pedestres.

10. Intervenções propostas para pedestres

| Ação | Intervenções programadas |
|--|--|
| Implantação e qualificação de calçadas | Estabelecer o padrão das calçadas, definindo as dimensões, revestimentos, rampas e rebaixamentos |
| | Adequar as calçadas existentes, segundo os padrões estabelecidos, especialmente para as da área central e de regiões consideradas prioritárias do interesse do pedestre |
| | Remover barreiras arquitetônicas e obstáculos existentes nas calçadas |
| | Implantar mobiliário urbano adequado à dimensão e características das calçadas |
| | Ordenar e disciplinar a atuação dos ambulantes, para não comprometer a circulação de pedestres |
| | Implantar travessias elevadas em locais identificados como prioritários para a circulação de pedestres, como nas imediações de escolas, terminais de integração e estações de embarque e desembarque do sistema de transporte coletivo, entre outros |
| Padronização dos semáforos de travessia de pedestres | Adequar as calçadas ao estabelecido para a acessibilidade universal |
| | Utilizar uma tipologia de porta-focos para pedestres, especialmente na área central e regiões consideradas prioritárias do interesse do pedestre |
| Melhoria e ampliação dos calçadões | Adequar as áreas de calçadões, com a sua equipamentação |
| | Ampliar a área de calçadões |

As intervenções propostas serão compatíveis com as estabelecidas no Plano de Circulação, inseridas no Programa de Circulação Urbana, em seu componente Projeto de Estruturação, Hierarquização e Dimensionamento do Sistema Viário; Programa de Calçadas, nos componentes Estruturação de Calçadas e Estruturação do Mobiliário Urbano.

A figura a seguir caracteriza a ampliação das áreas de pedestres no centro.



1. Ampliação da área de pedestres





4.1.2 Bicicleta

O modal bicicleta, considerado como veículo dotado de pelo menos duas rodas, classificado pelo Código de Trânsito Brasileiro quanto à tração como de propulsão humana, quanto à espécie como de passageiro, quanto à categoria como particular, e deverá ser preferencial sobre os demais modos de deslocamento, exceto em relação aos pedestres.

As intervenções previstas compreenderão:

- Reestruturação do sistema cicloviário
 - Estabelecer os padrões para ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e passeios compartilhados;
 - Implantar paraciclos nos terminais e algumas estações de embarque e desembarque do sistema de transporte coletivo; e
 - Instituir política para o estímulo do uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte.
- Equipamentação do sistema cicloviário
 - Estabelecer os padrões para bicicletário e paraciclos, e os de sinalização viária.

O sistema cicloviário existente deverá ser revisto, com ampliação das ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados, de acordo com padrões para tipo de infraestrutura, adequadamente equipado com bicicletário e paraciclos, combinado à política pública de incentivo ao uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte, contribuindo para a mobilidade urbana de Aracaju, que tem boas condições para o transporte por bicicleta, devido à sua configuração topográfica, com extensas áreas planas e poucas áreas elevadas.

As ciclovias deverão ser implantadas em vias que disponham de espaço viário, compatível com o padrão específico de ciclovia, com uma divisão democrática do espaço de circulação.

Nas vias sem espaço viário adequado à implantação de ciclovia, poderão ser implantados ciclofaixas e passeios compartilhados, de acordo com os padrões estabelecidos para estes tipos de infraestrutura viária.

Nas Vias Arteriais, caracterizadas como corredores do BRT de Aracaju, e que atualmente possuem ciclovias ou ciclofaixas, deverão ser revistos, para que não ocorram conflitos entre a circulação de ônibus com os ciclistas, tendo como referência a segurança dos usuários de bicicletas. Em caso de conflitos, as ciclovias e ciclofaixas das Vias Arteriais deverão ser relocadas para vias laterais, contribuindo para a mobilidade urbana com conforto e segurança. As Vias Arteriais têm os perfis definidos no Anexo II.

Nas Vias de Contenção, definidas como elemento delimitador das Áreas de Proteção Ambiental, especialmente para as áreas de mangue, deverão contar com ciclovias, laterais às calçadas, contribuindo para a ampliação do sistema cicloviário.

Para promover a integração modal com o sistema de transporte público coletivo deverão ser implantados bicicletário ou paraciclos nas proximidades dos terminais de integração e estações de embarque e desembarque do sistema.

Deverá ser implementada uma política pública de estímulo do uso de bicicletas, em harmonia com os outros modos de transporte, contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana com conforto e segurança para o ciclista.



Uma ação importante é a da ampliação do serviço de bicicleta de aluguel, recentemente implantado, que tem demonstrado uma boa acolhida por parte da população.

Está prevista a implantação de 74 quilômetros de novas ciclovias na malha urbana atual e 82 quilômetros na área de expansão, totalizando 156 quilômetros. Estão previstos também 62 quilômetros de ciclorrotas. Estes valores somados aos 67 quilômetros de ciclovias existentes totalizarão 285 quilômetros conforme tabela 11.

11. Sistema cicloviário

| ITEM | Km |
|----------------------|-----|
| Ciclovias existentes | 67 |
| Ciclovias propostas | 156 |
| Ciclorrotas | 62 |
| Total | 285 |

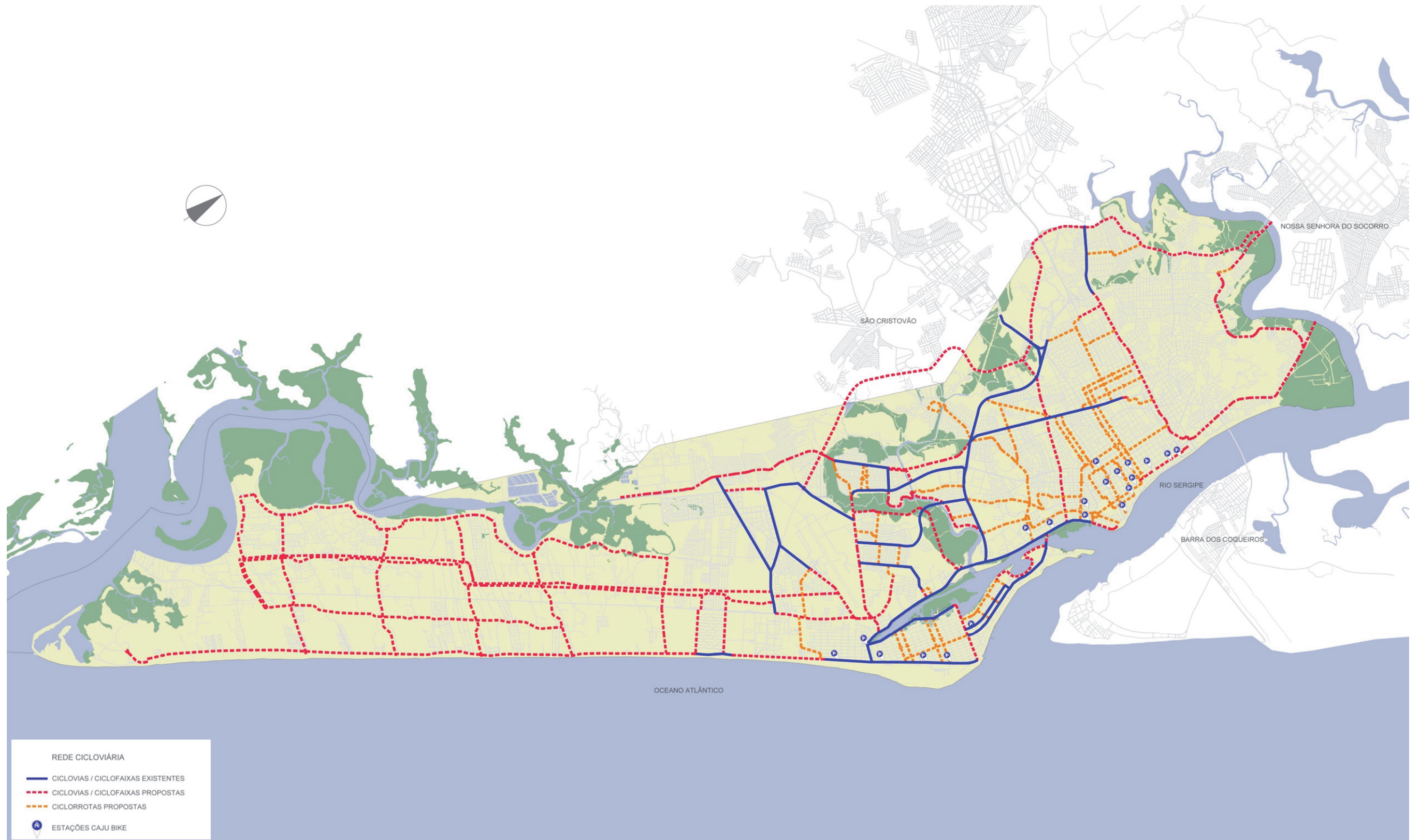
12. Intervenções propostas para bicicleta

| Ação | Intervenções programadas |
|---------------------------------------|---|
| Reestruturação do sistema cicloviário | Estabelecer os padrões para ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas e passeios compartilhados |
| | Implantar equipamentos nos terminais de integração e estações de embarque e desembarque do sistema de transporte coletivo |
| | Instituir a política pública para o estímulo do uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte |
| | Ampliar o serviço de bicicletas de aluguel |
| Equipamentação do sistema cicloviário | Estabelecer os padrões para bicicletários e paraciclos, e os de sinalização viária |

As intervenções para o modal bicicleta integrarão o Plano de Circulação, fazendo parte do Programa Cicloviário, nos componentes de Reestruturação do Sistema Cicloviário e da Equipamentação do Sistema Cicloviário.



2. Plano Ciclovitário





4.1.3 Veículo de Carga de Propulsão Humana

O veículo de carga de propulsão humana é o transporte de bens, mercadorias e serviços utilizando a força do músculo humano, classificado pelo Código de Trânsito Brasileiro quanto à tração como de propulsão humana, quanto à espécie como charrete, quanto à carga como carroça, quanto à categoria como particular ou de aluguel.

Existem diversos veículos de carga de propulsão humana, especialmente bicicletas e vários tipos de carrinhos, destinados ao transporte de mercadorias, seja de alimentos ou dos artigos comercializados pelos ambulantes, que circulam com maior intensidade nas proximidades dos mercados existentes na área central.

As intervenções propostas para adequar o modal com os preceitos da visão democrática do espaço de circulação e da mobilidade urbana com conforto e segurança para todos referem-se a:

- Adoção de medidas para o tratamento especial de transporte não motorizado por propulsão humana
 - Promover ações para disciplinar o transporte não motorizado por propulsão humana.

As ações deverão envolver o desenvolvimento de campanhas de conscientização do uso do espaço público, com a divulgação da circulação pela direita da pista, no sentido de fluxo da via, com prioridade sobre os veículos motorizados, com proibição de circulação nas vias de trânsito mais intenso e de maior velocidade.

Como muitos veículos de carga de propulsão humana são de propriedade de ambulantes, que transportam alimentos e mercadorias, deverão ser adotadas ações para ordenar e disciplinar a atuação dos ambulantes, contribuindo para uma melhor mobilidade urbana.

13. Intervenções propostas para veículo de carga de propulsão humana

| Ação | Intervenções programadas |
|---|--|
| Adoção de medidas para o tratamento especial de transporte não motorizado de carga por propulsão humana | Promover ações para disciplinar o transporte não motorizado por propulsão humana |

Para os veículos de carga de propulsão humana as intervenções fazem parte do Plano de Circulação, no componente Adoção de Medidas para o Tratamento Especial de Transporte não Motorizado por Propulsão Humana e Tração Animal.



4.1.4 Veículo de Carga de Tração Animal

O veículo de carga de tração animal é o transporte de bens, mercadorias e serviços utilizando a força de animais, classificado pelo Código de Trânsito Brasileiro quanto à tração como de tração animal, quanto à espécie como charrete, quanto à carga como carroça, quanto à categoria como particular ou de aluguel.

As carroças e charretes são elementos presentes nas vias de Aracaju, constituindo-se em um modo de transporte muito utilizado.

Considerando preceitos da divisão democrática do espaço de circulação e da mobilidade urbana com conforto e segurança para todos propõe-se para o modal do veículo com tração animal:

- Adoção de medidas para o tratamento especial de transporte não motorizado por tração animal
 - Promover ações para disciplinar o transporte não motorizado por tração animal.

A proposta equaciona a circulação do veículo de tração animal é prioritária em relação aos meios motorizados e abrangem o desenvolvimento de campanhas de conscientização do uso do espaço público, com o foco para os veículos de tração animal, e seus condutores, bem como a adequação à legislação pertinente.

Deverá ser divulgado o estabelecido no regulamento do Sistema de Registro e Fiscalização dos Veículos de Tração Animal e de seus Condutores, Lei nº 3.502, de 26 de novembro de 2007, que é organizado e fiscalizado pela Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito - SMTT, com colaboração da Empresa Municipal de Serviços Urbanos – EMSURB.

O regulamento prevê como regras de trânsito de veículos de tração animal no perímetro urbano de Aracaju: serem conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada (meio-fio), ou acostamento; transitarem nas faixas especiais a elas destinadas, onde existirem; e obedecerem, no que couber, às normas de circulação previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

14. Intervenções propostas para veículo de tração animal

| Ação | Intervenções programadas |
|--|---|
| Adoção de medidas para o tratamento especial de transporte não motorizado de carga por tração animal | Promover ações para disciplinar o transporte não motorizado por tração animal |

As ações e intervenções programadas integrarão o Plano de Circulação, inseridas no componente Adoção de Medidas para o Tratamento Especial de Transporte não Motorizado por Propulsão Humana e Tração Animal.



4.1.5 Acessibilidade Universal

A acessibilidade universal considera a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia, total ou assistida, de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoas com deficiência, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, segundo a Lei Nº 10.048/2000 e legislação complementar.

A acessibilidade universal é um tema transversal a todas as propostas, correspondendo aos:

- Âmbito arquitetônico, que incluem as edificações e equipamentos urbanos, especialmente os públicos;
- Âmbito urbanístico, que abrangem os espaços e mobiliários urbanos; e
- Âmbito dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação.

Sendo um tema transversal a acessibilidade universal deverá ser observada em todos os componentes do Plano de Circulação, do Plano de Transporte Motorizado, do Plano de Gestão e do Plano Institucional.



4.2 TRANSPORTE MOTORIZADO

Os componentes do transporte motorizado abrangem os definidos como transporte público coletivo, transporte público por táxi, transporte público escolar, transporte público por fretamento e transporte individual.

4.2.1 Transporte Público Coletivo

O transporte público coletivo é um meio de transporte que utiliza o ônibus, para o deslocamento de pessoas de um local a outro em uma área urbana, por diversos motivos: trabalho, estudo, lazer, compras, atendimento à saúde e outros; fornecido por empresas públicas ou privadas, e por diferentes tipos de veículos, destinado às demandas progressivas por este sistema, bem como a capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, e é organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, através da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT, respeitando o disposto na legislação em vigor e a realidade metropolitana que está inserido.

A proposta para o transporte público coletivo em Aracaju refere-se à:

- Implantação do BRT de Aracaju:
 - Reestruturar o sistema de transporte coletivo público por ônibus, urbano e metropolitano;
 - Estabelecer as prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual;
 - Estruturar o sistema viário para priorizar o transporte de massa;
 - Implantar equipamentos de transporte coletivo: terminais de integração, estações de embarque e desembarque e pontos de parada;
 - Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: bilhetagem eletrônica, sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança, sistema de orientação aos usuários;
 - Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho;
 - Implantar mecanismos de avaliação, estabelecendo o cumprimento de objetivos e metas;
 - Regulamentar a prestação do transporte coletivo público por ônibus;
 - Realizar a licitação da concessão dos serviços de transporte coletivo público, no âmbito urbano e metropolitano;
 - Promover a cooperação entre entes federativos municipais e metropolitanos, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por ônibus; e
 - Promover a capacitação dos atores públicos e privados.



O BRT (Bus Rapid Transit) é um sistema de ônibus de alta capacidade que tem como características:

- Implantação de corredores exclusivos para a circulação dos ônibus das linhas troncais do sistema transporte coletivo, com espaço para ultrapassagem nas estações de embarque e desembarque, quando possível;
- Embarque e desembarque no mesmo nível entre a plataforma da estação de embarque e desembarque e o piso dos veículos, tornando o processo mais rápido;
- Pré-pagamento de tarifa;
- Utilização de veículos de alta capacidade, modernos e com tecnologias mais limpas;
- Transferência entre deslocamentos sem incidência de custo em terminais de integração e, eventualmente em estações de embarque e desembarque;
- Caracterização das linhas do sistema BRT, de acordo com os serviços: troncais, interbairros, alimentadores, circulares e integradas;
- Integração com outros modais de transporte;
- Operação das linhas do sistema com monitoramento por um Centro de Controle Operacional (CCO);
- Priorização semafórica ao longo dos corredores exclusivos;
- Informação em tempo real ao usuário; e
- Acessibilidade universal.

Os componentes da implantação do BRT de Aracaju envolvem diversas ações, pois implicam na reestruturação tanto do sistema existente como o da estrutura física de vias, para a caracterização dos corredores de transporte de massa.

A reestruturação do sistema de transporte coletivo público por ônibus compreenderá ações no âmbito urbano e metropolitano, uma vez que o sistema existente é integrado, com abrangência que extrapola o município de Aracaju, atendendo também os municípios de Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão.

A definição dos corredores de transporte coletivo será compatível com a estrutura básica da cidade, coordenado com o uso do solo, definindo as maiores densidades, contribuindo para o atendimento às demandas decorrentes de comércio, serviços e habitação.

O BRT de Aracaju que se define como um sistema de transporte público coletivo de alta capacidade será composto por diversos de serviços que formatam uma rede com diferentes linhas caracterizadas como troncais, alimentadoras, interbairros, circulares e integradas; operadas por veículos específicos para cada tipo de linha; com as linhas troncais circulando com prioridade nos fluxos viários; com a utilização de novas tecnologias para o controle da operação do sistema.

Para estabelecer as prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual implicará na estruturação do sistema viário, sendo de fundamental importância, pois define corredores e requerem a apropriação do espaço viário para o trânsito dos ônibus das linhas troncais, que podem ser em canaletas exclusivas ou faixas exclusivas, posicionadas no centro da via, à direita ou à esquerda do sentido de circulação dos veículos.



O tratamento viário para o sistema de transporte público coletivo requererá a adoção de medidas como a pavimentação e manutenção adequada dos itinerários das linhas de transporte público coletivo; o tratamento de pontos de parada, com o potencial reposicionamento; a restrição de estacionamento em trechos críticos dos itinerários das linhas do sistema ou em horários de pico; a restrição à circulação de veículos do transporte individual ou de operação de carga e descarga em determinados horários e locais; a melhoria da coordenação semaforica, com prioridade para a circulação dos ônibus das linhas do sistema; a retirada de lombadas nos itinerários das linhas do sistema; correções geométricas para facilitar a circulação dos ônibus; e a restrição à circulação e à parada de ônibus de fretamento.

O sistema também será composto por equipamentos urbanos como os terminais de integração que promovem a transferência entre deslocamentos originados de diversos tipos de linhas, sem incidência de custo pelo pagamento de nova tarifa; as estações de embarque e desembarque para o atendimento das linhas troncais do sistema e de pontos de parada para as demais linhas.

O sistema será provido de novos controles, com a implantação ou reestruturação de equipamentos, para a bilhetagem eletrônica, para os sistemas de comunicação e para os sistemas de controle operacional e de segurança, com a utilização de equipamentos com novas tecnologias.

Com a nova estruturação do transporte público coletivo será de fundamental importância implantar mecanismos de monitoramento, com o estabelecimento de indicadores de desempenho, o que permitirá um melhor controle do sistema.

Para o cumprimento de objetivos e metas deverá ser implantado novos processos para estruturar os mecanismos de avaliação do sistema, com a adoção de uma sistemática para a avaliação da qualidade do transporte coletivo e de indicadores de trânsito.

Outra ação fundamental refere-se à implantação de um novo regulamento da prestação do transporte coletivo público por ônibus, que compreenderá a reformulação do sistema existente, com o estabelecimento de um novo modelo contratual e institucional, considerando a operação dos serviços; o modelo tarifário a ser adotado segundo a política de remuneração das operadoras em sintonia com a política de benefícios sociais e de desenvolvimento urbano, adequadas ao equilíbrio econômico e financeiro do sistema de transporte público coletivo em conjunto com a avaliação dos impactos e medidas propostas; e que implica na adoção do sistema de bilhetagem eletrônica; e as políticas de integração a serem implementadas.

A licitação da concessão dos serviços de transporte coletivo público, no âmbito urbano e metropolitano deverá ser realizada no menor tempo possível, para promover a implementação do sistema.



A extensão do sistema integrado do BRT de Aracaju para os demais municípios da Região Metropolitana requer a promoção da cooperação entre entes federativos municipais e metropolitanos, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por ônibus, que será efetivada com a formatação de uma entidade interfederativa, em processo de constituição.

Complementando as ações identificadas deverá ser promovida a capacitação dos atores públicos, referentes aos profissionais que atuam na área da administração direta e indireta, especialmente os funcionários da SMTT; e dos atores da área privada, composta pelos funcionários das empresas que operarão o sistema, que tenham vencido a licitação para a concessão dos serviços de transporte coletivo público, nos âmbitos urbano e metropolitano.

Para tornar o transporte público coletivo um fator de inclusão social, deverá ser adotada uma política tarifária voltada a proporcionar uma maior inclusão social; a adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal; e a cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

As intervenções previstas deverão ser articuladas com o modelo de financiamento a ser adotado, pois a implantação do BRT de Aracaju requerem vultosos investimentos.

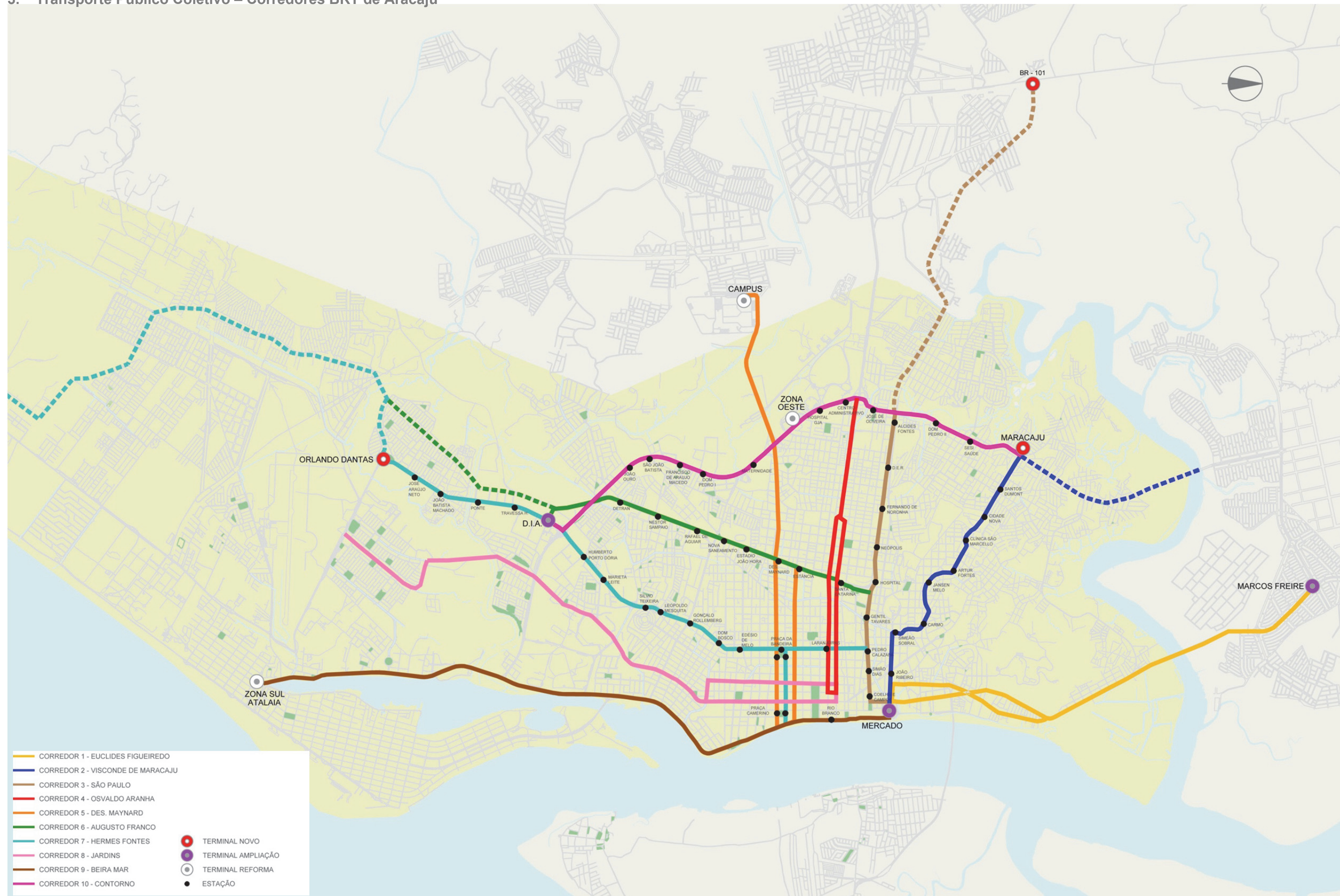
15. Intervenções propostas para o transporte público coletivo

| Ação | Intervenções programadas |
|-------------------------------|--|
| Implantação do BRT de Aracaju | Reestruturar o sistema de transporte coletivo público por ônibus, urbano e metropolitano |
| | Estabelecer as prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual |
| | Estruturar o sistema viário para priorizar o transporte de massa |
| | Implantar equipamentos de transporte coletivo: terminais de integração, estações de embarque e desembarque, abrigos e pontos de parada |
| | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: bilhetagem eletrônica, sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança |
| | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho |
| | Implantar mecanismos de avaliação, estabelecendo o cumprimento de objetivos e metas |
| | Regulamentar a prestação do transporte coletivo público por ônibus |
| | Realizar a licitação da concessão dos serviços de transporte coletivo público, no âmbito urbano e metropolitano |
| | Promover a cooperação entre entes federativos municipais e metropolitanos, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por ônibus |
| | Promover a capacitação dos atores públicos e privados |

As intervenções propostas integram o Plano de Transporte Motorizado, no componente Implantação do BRT de Aracaju.

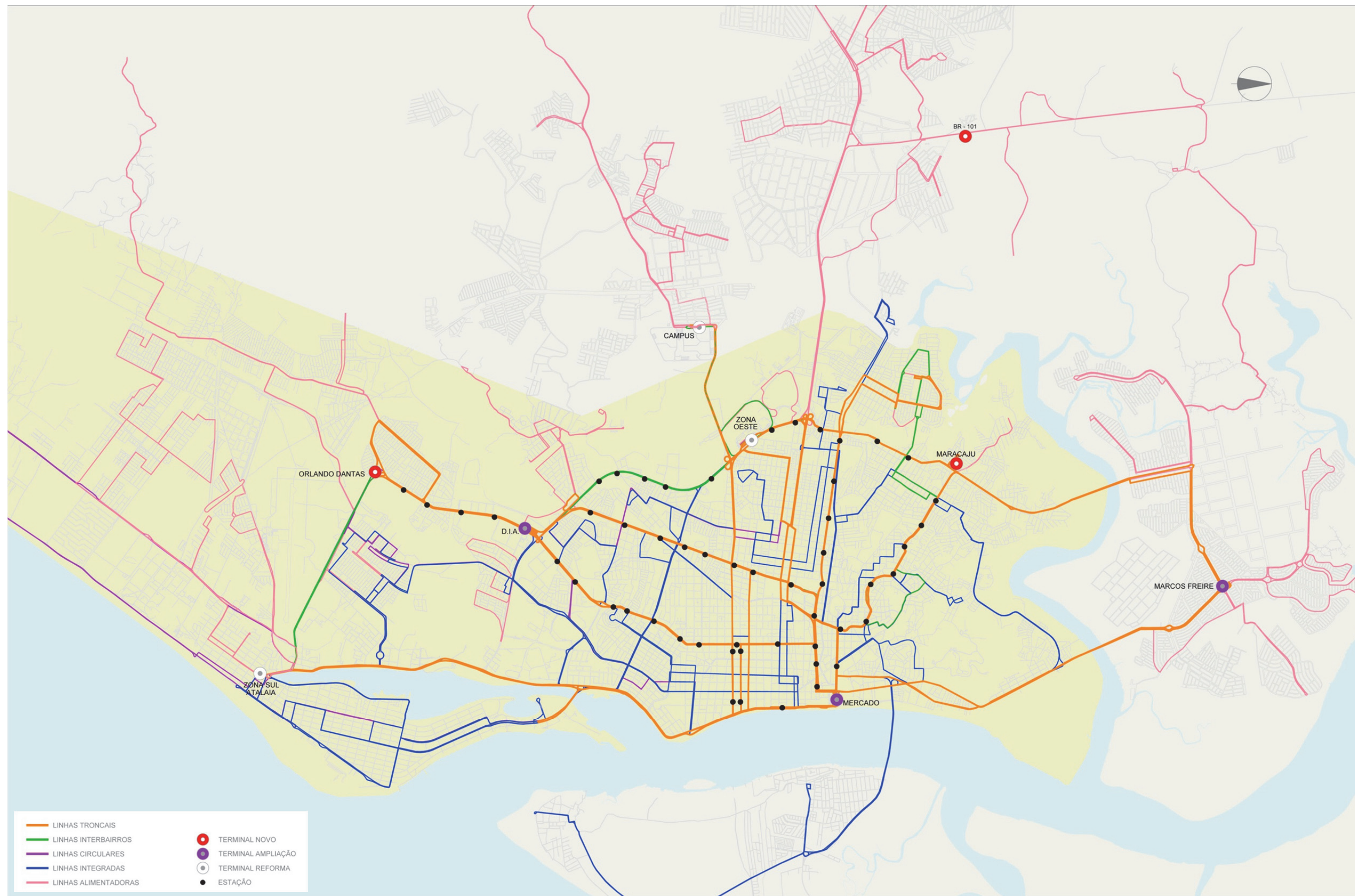


3. Transporte Público Coletivo – Corredores BRT de Aracaju





4. Transporte Público Coletivo – Linhas do Sistema





4.2.2 Transporte Público por Táxi

O serviço de táxi, considerado como um meio de transporte público individual, remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, configura serviço público, sujeito a concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal.

Em Aracaju é organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, através da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT, devendo satisfazer, além das exigências previstas na Lei Federal 9503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização específica, respeitando o disposto na legislação em vigor.

Para o táxi, considerado como um meio de transporte público individual, prevê-se ações que visam promover o serviço segundo uma nova sistematização, referindo-se a:

- Reestruturação do transporte público por táxi:
 - Atualizar, eficientemente o cadastramento dos permissionários e auxiliares do Sistema de Táxi do Município;
 - Melhorar a sinalização nos principais pontos do Município;
 - Empreender novas concessões de táxi somente através do processo licitatório, conforme orientação do MP;
 - Ativação de novos pontos de táxis e restauração dos existentes;
 - Dialogar com os outros Municípios para harmonizar, efetivamente, os problemas existentes e sanar o descumprimento dos TAC's;
 - Combater o transporte irregular de passageiros de táxi;
 - Encaminhar projeto para aprovação do aumento de multas aqueles que praticarem o transporte irregular de passageiro;
 - Aumentar o número de fiscais;
 - Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança; e
 - Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho.

O serviço de táxi é considerado de utilidade pública e complementa o transporte coletivo urbano, contudo o atendimento é avaliado como um transporte individual de passageiros.



Em Aracaju o serviço de transporte remunerado de passageiros por táxi é executado por meio de permissão delegada pela SMTT, que fiscaliza o serviço, conforme legislação em vigor.

Para a melhoria do serviço de táxi é importante a sua reestruturação, que envolve a revisão de diversos aspectos como, por exemplo, a alteração do número de permissões, respeitado o processo licitatório, podendo ser para pessoa física ou jurídica; a caracterização do veículo segundo a sua tipologia, os equipamentos e tecnologias indispensáveis, a publicidade no veículo; a categoria do tipo de serviço, que poderão ser táxi convencional – para os deslocamentos dos usuários sem especificidade ou restrição; táxi aeroporto – para os deslocamentos de usuários com veículo equipado com tecnologias que ofereçam maior conforto e segurança; e táxi acessível – para os deslocamentos de usuários com deficiência e mobilidade reduzida, temporária ou permanente.

Outro item a ser reestruturado refere-se aos pontos de táxi, regulamentados pela SMTT, que serão alocados segundo o interesse público, a conveniência técnico-operacional, as categorias de serviços e de eventuais condições especiais de operação, sendo os pontos de táxi de uso comum, vedado o uso exclusivo por grupos de taxistas, centrais de comunicação, associações de classe ou similares.

Caberá à SMTT a gestão para implantar ou reestruturar os sistemas de controle operacional e de segurança do serviço, com o uso de novas tecnologias; além dos equipamentos de controle, considerando os sistemas de comunicação entre os usuários e os taxistas, que poderão ser explorados por pessoa jurídica, incluindo as cooperativas, além do uso de novas tecnologias para o atendimento aos usuários.

A SMTT será responsável pela implantação de mecanismos de monitoramento dos serviços, com o acompanhamento permanente, administrativo ou de campo, para o cumprimento da legislação, federal, estadual e municipal, do regulamento e normas complementares, com a fiscalização e autuação de eventuais infrações, e as penalidade, recursos e prazos; e com estabelecimento de indicadores de desempenho que definirão a qualidade dos serviços.

Deverá ser revista a regulamentação para a prestação do serviço de transporte coletivo público por táxi, que estabelecerá todos os parâmetros para a realização dos serviços, envolvendo a gestão, regulamentação, vistoria, fiscalização, remuneração e demais elementos pertinentes.

16. Intervenções propostas para o transporte público por táxi

| Ação | Intervenções programadas |
|---|--|
| Reestruturação do Transporte Público por Táxi | Reestruturar o sistema de transporte público por táxi |
| | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança |
| | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho |
| | Rever a regulamentação para a prestação do serviço de transporte público por táxi |

As intervenções previstas integram o Plano de Transporte Motorizado, no Programa de Transporte Público, no Projeto Reestruturação do Transporte Público por Táxi



4.2.3 Transporte Público Escolar

O transporte escolar caracteriza-se como um serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado à capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino, tendo caráter público, quando não executado diretamente pelo Poder Público, podendo ser terceirizado mediante processo licitatório público.

O transporte escolar privado é sujeito às exigências previstas na Lei Federal 9503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização municipal específica.

O transporte público escolar como um serviço especial, com itinerário e horários fixos, prestado por pessoas físicas ou jurídicas, mediante contrato sem interferência do poder, pois é regulado pelo mercado é caracterizado como um transporte por fretamento especial, com a utilização de veículos específicos, regulamentado pelo setor público.

Para a operação do serviço o condutor é obrigado a ser motorista profissional, com mais de 21 anos, habilitado nas categorias "D" e "E", além de outros requisitos.

O veículo precisa ter itens de segurança, conforto e aparência, sendo geralmente utilizados micro-ônibus (veículos até vinte passageiros) e ônibus (veículos para mais de 20 passageiros).

Aos veículos de transporte escolar poderão ser regularizados espaços de parada específicos sobre a via pública não sendo aceitas condições de restrição, exclusividade ou privatizantes do seu uso.

A prestação do serviço de transporte escolar remunerado está sob a responsabilidade da SMTT, que regula as permissões.

Para o de transporte escolar remunerado as propostas relacionam-se com:

- Reestruturação do transporte público escolar:
 - Adequação ao Regulamento da Portaria Nº331, que estabelece novos critérios para o cadastramento do Transporte Escolar aos alunos da rede Estadual e aos alunos da rede Municipal;
 - Cadastramento do Transporte Escolar da rede Estadual e da rede Municipal, que antes só se limitava ao cadastro da rede particular, assim tendo o controle total do Sistema do Transporte Escolar;
 - Aprimorar o controle do Sistema de Transporte Escolar;
 - Dialogar com os outros Municípios para que se cumpra o que diz a Legislação de Trânsito;
 - Aumentar as operações de combate no transporte irregular de passageiro;
 - Discutir com a Associação dos Transportadores Escolares a modernização do Sistema.



- Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança; e
- Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho.

Embora o transporte público escolar tenha uma estrutura adequada, correspondendo, na sua maior parte, às expectativas como serviço, é importante o seu aperfeiçoamento, com vistas à melhoria da mobilidade urbana.

As intervenções programadas visam o melhoramento do transporte público escolar nos seus aspectos da estrutura, mas principalmente com relação aos equipamentos de controle e monitoramento, além da revisão da regulamentação da prestação de serviços.

17. Intervenções propostas para o transporte público escolar

| Ação | Intervenções programadas |
|--|--|
| Reestruturação do Transporte Público Escolar | Reestruturar o sistema de transporte público escolar |
| | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança |
| | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho |
| | Rever a regulamentação para a prestação do serviço do transporte público escolar |

As intervenções propostas serão compatíveis com as estabelecidas no Plano de Transporte Motorizado, no Programa de Transporte Público, no Projeto Reestruturação do Transporte Público Escolar.

4.2.4 Transporte Público por Fretamento

O transporte público de fretamento define-se como um serviço fretado a passageiro ou grupo em número limitado a capacidade do veículo transportador, com destinação única ou de caráter turístico e não sujeito a delimitação de itinerário, podendo ser de prestação privada, sujeito às cominações legais relativas ao Código de Trânsito Brasileiro e demais legislação pertinente.

Os serviços de fretamento são identificados como:

- Contínuo: serviço prestado a pessoas jurídicas para o transporte regular de trabalhadores no percurso residência/trabalho/residência, de modo rápido e seguro;
- Eventual: serviço contratado para um deslocamento eventual, prestado à pessoa ou grupo, para festas, lazer, passeios, treinamento de funcionários, turismo, entre outros; e
- Escolar: transporte de estudantes, de forma contínua, constituindo-se em uma categoria especial, com regulamentação própria.

No Sistema de Mobilidade Urbana o transporte público por fretamento com maior impacto refere-se ao serviço de fretamento contínuo em função de suas características, apresentando confiabilidade – operam com horários predeterminados; conforto – todos os passageiros viajam sentados, em ônibus de qualidade superior; flexibilidade – com deslocamentos praticamente do tipo porta-a-porta; rapidez – itinerários e pontos de embarque e desembarque definidos; comodidade – com uso do tempo de viagem para



diversas atividades; segurança – público identificado e serviço monitorado por equipamentos e tecnologias modernas; tranquilidade – redução do estresse de dirigir e enfrentar congestionamentos; e economia – custo único, independente do tempo e distância percorrida.

O transporte público por fretamento, especialmente para as viagens pendulares (casa-trabalho-casa) desponta como um sistema que pode atrair proprietários de automóveis, contribuindo para a sustentabilidade urbana, pois colabora para a diminuição de congestionamentos – com a redução da circulação de automóveis; ocupação de áreas urbanas – com a redução de áreas de estacionamento para os automóveis; integração com a rede de mobilidade – com a conexão com terminais e estações do sistema de transporte coletivo; economia – pois geralmente o custo é subvencionado pela empresa contratante; saúde e produtividade – uma vez que os funcionários chegam ao trabalho descansado e tranquilo; melhor utilização do tempo e menor estresse; redução de acidentes – com a diminuição do número de automóveis no trânsito; e pela melhoria do meio ambiente – redução de emissão de poluição pela redução do número de automóveis em circulação.

Aos veículos de transporte de grupo poderão ser regularizados itinerários específicos e/ou espaços de parada sobre a via pública ou bolsões de estacionamento públicos ou privados.

Para o de transporte público por fretamento as propostas incluem:

- Reestruturação do público por fretamento:
 - Promover a cooperação entre entes federativos municipais, metropolitanos e estaduais, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por fretamento

18. Intervenções propostas para o transporte público por fretamento

| Ação | Intervenções programadas |
|---|---|
| Reestruturação do Transporte Público por Fretamento | Promover a cooperação entre entes federativos municipais, metropolitanos e estaduais, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por fretamento |

As questões do transporte público por fretamento integram o Plano de Transporte Motorizado, no Programa de Transporte Público, no Projeto Reestruturação do Transporte Público por Fretamento.

4.2.5 Transporte Hidroviário

O transporte hidroviário, também definido como hidroviário, compõe-se por veículo: barcos, pela força motriz: energia para movimentação dos meios de transporte, hidrovias, terminais: estruturas de suporte do serviço e sistemas de controle: para a operação, que definem as características do modal de transporte.

Na mobilidade urbana por hidrovias devem ser consideradas:

- As condições de navegabilidade que dependem da geomorfologia, hidrografia, geografia, amplitude das marés nas áreas costeiras, do regime meteorológico da área; da tipologia dos veículos, considerando calado, correntes, ondulação, ventos, entre outros fatores, das questões operacionais das embarcações;



- As demandas a serem atendidas e compatíveis com o nível do serviço e qualidade do serviço desejado, podendo ser lanchas, balsas, aerobarcos, catamarãs e outros;
- A infraestrutura, especialmente os terminais e pontos de embarque e desembarque; com possibilidade integração intermodal;

O modal hidroviário apresenta como vantagem a elevada segurança pessoal e quanto a acidentes, a redução do índice de poluição por passageiro, a capacidade de integração e desenvolvimento sustentável de regiões litorâneas e ribeirinhas, inclusive como incentivador das atividades turísticas; e como desvantagem o custo das embarcações muito alto e o custo alto de combustível por milha percorrida.

Um fator importante é a regulamentação da prestação de serviços de transporte hidroviário e da exploração da infraestrutura para garantir a movimentação de pessoas e bens com eficiência, segurança, regularidade, a modicidade nas tarifas e fretes, harmonizando os interesses dos usuários e operadores, preservando o interesse público.

A proposta para o transporte hidroviário abrange:

- Avaliação do sistema de transporte hidroviário:
 - Analisar a instalação de meios de transportes de passageiros e cargas urbanas, com portos ou atracadores e demais infraestruturas necessárias ao bom desempenho do serviço, a ser realizado pelos Serviços de Transporte Complementar de Passageiros, Serviço de Transporte Turístico e Serviço de Transporte de Cargas; e
 - Garantir a integração intermodal articulada às atividades de comércio e serviços e ao transporte público de passageiros.

As intervenções propostas visam estruturar o sistema hidroviário, incorporando-o à matriz de deslocamentos, de pessoas e cargas, contribuindo para a mobilidade urbana sustentável.

19. Intervenções propostas para o transporte hidroviário

| Ação | Intervenções programadas |
|---|--|
| Avaliação do Sistema de Transporte Aquaviário | Analisar a instalação de meios de transporte de passageiros e cargas urbanas, com portos ou atracadores e demais infraestruturas necessárias ao bom desempenho do serviço, a ser realizado pelos Serviços de Transporte Complementar de Passageiros, Serviço de Transporte Turístico e Serviço de Transporte de Carga. |
| | Garantir a integração intermodal articulada às atividades de comércio e serviços e ao sistema de transporte público de passageiros. |

As ações e intervenções programadas fazem parte do Plano de Transporte Motorizado, no Programa de Transporte Público, no Projeto Avaliação do Sistema de Transporte Hidroviário.



4.2.6 Transporte Individual

O transporte individual entendido como a modalidade de deslocamento de pessoas por veículo particular, automóvel ou motocicleta, para até cinco passageiros, com possibilidade de transportar alguma carga, sem delimitação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário.

Os deslocamentos por bicicleta também é um transporte de caráter individual, mas são diferenciados dos demais meios de transportes, identificados como transporte não motorizado.

O transporte individual proporciona diversas vantagens em relação a outras modalidades de transporte, como maior comodidade; total liberdade na escolha do horário e do trajeto; caracterizando viagens de porta a porta; em geral com menor tempo total de viagem, devido à maior velocidade; viagem direta, sem necessidade de transbordo; possibilidade de transportar volumes médios de carga, como alimentos, roupas, eletrodomésticos, etc; possibilidade de fazer paradas intermediárias durante a viagem para realizar outras atividades; não precisar de espera pelo veículo de transporte; viagem realizada com total privacidade; grande conforto interior, proporcionando deslocamento com comodidade em condições de chuva, frio, vento; sensação de importância ao viajante, pois o carro é considerado símbolo de status social; e pela mobilidade, o carro multiplica as oportunidades de moradia, emprego, estudo, lazer, etc; além de melhores condições de deslocamento para os deficientes físicos.

A motocicleta também reúne a maioria dessas vantagens, mas apresenta alguns inconvenientes como a falta de segurança, inexistência de privacidade e desconforto ou impossibilidade de uso em condições climáticas adversas com a chuva, frio e vento forte.

As desvantagens do transporte individual são identificadas como a necessidade de investimento na aquisição e manutenção do veículo; o maior custo dos deslocamentos; necessidade do pagamento de estacionamentos e pedágios; risco de acidentes e roubos; e necessidade de dirigir, podendo ser extremamente desagradável em condições de trânsito intenso.

Entre as consequências negativas para a comunidade do uso massivo do automóvel destacam-se: congestionamentos que provocam aumento dos tempos de viagem e irritabilidade dos usuários; aumento dos custos das viagens; maior impacto ambiental com o aumento da contaminação atmosférica, com a poluição da atmosfera com substâncias tóxicas, prejudicando a saúde dos seres humanos e de todas as outras formas de vida; degradação da via com prejuízo ao transporte público realizado junto com o trânsito geral; necessidade de grandes investimentos de recursos públicos na expansão e manutenção da infraestrutura viária e dos sistemas de controle do tráfego; aumento do número de acidentes com perdas de vidas, lesões graves, com grande ônus financeiro para a sociedade; consumo desordenado de energia, com comprometimento do desenvolvimento sustentável; desumanização da cidade com a descaracterização da estrutura física das cidades pela grande área consumida por vias expressas, obras viárias e estacionamentos; degradação da vizinhança.



As propostas para o transporte individual compreendem:

- Reestruturação do transporte individual:
 - Adequação da infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas; e
 - Implantação ou reestruturação de equipamentos de controle, como os sistemas de comunicação, de controle operacional e de segurança.

Considerando que o transporte individual não é prioritário em relação ao transporte não motorizado e ao transporte motorizado público coletivo, as intervenções sugeridas visam melhorar o sistema de circulação de veículos, proporcionando melhores condições de trânsito com segurança.

20. Intervenções propostas para o transporte individual

| Ação | Intervenções programadas |
|---|--|
| Reestruturação do Transporte Individual | Adequar a infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas |
| | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança |

As intervenções previstas fretamento integram o Plano de Transporte Motorizado, incorporadas ao Programa de Transporte Público, no Projeto Reestruturação do Transporte Individual.



4.3 TRANSPORTE DE BENS, MERCADORIAS E SERVIÇOS

4.3.1 Logística urbana

O transporte de carga, definido como de bens, mercadorias e serviços, dentro do Município de Aracaju vincula-se às limitações interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e da qualidade do espaço urbano, abrangendo uma ampla gama de situações na movimentação de cargas e envolvendo diversos atores que atuam na cidade.

A circulação de veículos pesados acarreta prejuízos para a cidade, afetando o meio ambiente físico e social, com a poluição atmosférica, sonora e de vibrações; o aumento do número de acidentes, especialmente com relação à segurança e obstáculos aos percursos dos pedestres e ciclistas; aumento dos congestionamentos de trânsito, com danos aos núcleos urbanos.

Deve ser considerado o transporte de carga segundo a sua natureza como a condução a pé, o transporte executado por veículo de propulsão humana – carrinho, carro-de-mão, bicicleta e triciclo; o de tração animal – carroça e charrete; e por veículos de carga motorizados - veículo de até uma tonelada – automóvel adaptado, caminhonete, utilitário e furgão; o veículo de até três toneladas – caminhão leve (veículo urbano de carga – VUC); e o de mais de três toneladas – caminhão semipesado, *truck* ou caminhão pesado e carreta.

A logística urbana (*city logistic*) é entendida como o processo de coordenar o fluxo, os materiais e as informações do local do fornecedor ou produção ao local do consumo de forma eficiente e efetiva, segundo o planejamento, a implementação e o controle eficiente dos fluxos de armazenamento de materiais e de informações, configurando a sustentabilidade, a mobilidade e a qualidade de vida.

Para a infraestrutura e a estrutura urbana as ações pertinentes referem-se ao incentivo da descentralização das atividades relacionadas com o transporte de carga e com o aumento da capacidade da infraestrutura.

O transporte de carga deve contribuir para o equilíbrio entre os objetivos econômicos, a eficiência e a produtividade do sistema, a proteção ao meio ambiente, a provisão de infraestrutura, a segurança viária e a estrutura do uso do solo na cidade.

A proposta para o transporte de bens, mercadorias e serviços caracterizam-se por;

- Estruturação da logística e carga urbana
 - Estruturar a organização da logística de carga urbana
 - Criar e consolidar plataformas logísticas com distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade;
 - Implantar infraestrutura especializada nas áreas de carga e descarga, plataformas logísticas para distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade;



- Estabelecer rotas preferenciais, segundo a organização da logística de carga urbana;
- Disciplinar a distribuição de bens, mercadorias e serviços, com o disciplinamento e regulamentação de carga e descarga, áreas de acesso e circulação restrita ou controlada, polos geradores de carga, centros de distribuição e comercialização, públicos e privados.

As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte de cargas nos diversos lugares da cidade.

As áreas especialmente adensadas ou de caráter polarizador, deverão restringir o acesso de veículos considerando o seu tamanho, peso, grau de emissão de poluentes, grau de periculosidade da carga e impacto sobre as atividades do lugar e serão regulamentadas por Decreto Municipal, com a criação de vagas de estacionamento regulamentado destinadas exclusivamente para carga e descarga.

Para que seja possível o acesso de cargas em todos os pontos das áreas restritas deverão ser previstas estações de transbordo de mercadorias para veículos compatíveis com aquele tráfego, podendo o Poder Público Municipal incentivar a instalação destes pontos de transbordo em áreas privadas que poderão estar relacionadas a outros serviços correlatos como pátios de operadoras de transporte ou postos de abastecimento de veículos.

No caso do transporte de grandes cargas, em áreas industriais o Poder Público deverá planejar a adoção de Portos, localizados apropriadamente, por gestão própria ou concessão a terceiros.

21. Intervenções propostas para o transporte de bens, mercadorias e serviços

| Ação | Intervenções programadas |
|--|--|
| Estruturação da Logística e Carga Urbana | Estruturar a organização da logística de carga urbana |
| | Criar e consolidar plataformas logísticas com distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade |
| | Implantar infraestrutura especializada nas áreas de carga e descarga, com áreas de carga e descarga, plataformas logísticas (distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade) |
| | Estabelecer rotas preferenciais, segundo a organização da logística de carga urbana |
| | Disciplinar a distribuição de bens, mercadorias e serviços, com o disciplinamento e regulamentação de carga e descarga, áreas de acesso e circulação restrita ou controlada, polos geradores de carga, centros de distribuição e comercialização (públicos e privados) |

As intervenções propostas integram o Programa de Logística e Carga Urbana.



4.4 INFRAESTRUTURA

As ações inerentes à infraestrutura referem-se ao sistema viário, estacionamento, mobiliário urbano, equipamentos do transporte coletivo, equipamentos de controle e polo gerador de tráfego.

4.4.1 Sistema Viário

O sistema viário estrutura os deslocamentos nas áreas urbanas, constituindo-se no espaço de circulação de pessoas a pé ou utilizando veículos, compondo um sistema formado pelas vias.

A via, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, é a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

A pista normalmente é utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou canteiros centrais.

A calçada é definida como parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins, como eventualmente o compartilhamento com a circulação de bicicletas.

O sistema viário é definido segundo a classificação funcional: instrumento de ordenação do uso do sistema viário; a definição das características físicas: definida em função da sua utilização, parâmetros de segurança de trânsito, tipo de pavimento, drenagem superficial, volumes de tráfego, acessos, estrutura física, estacionamento e velocidade de projeto; definição das interseções: de acordo com o número de cruzamentos e a tipologia, segundo o volume e composição do tráfego, volume de pedestres e suas condições de travessia, topografia do local e condições de segurança; e dos equipamentos urbanos: considerando a locação de rede de utilidade pública (água, coleta de águas pluviais e esgoto, energia elétrica, gás, telefone, televisão, transmissão de dados) e de mobiliário urbano.

As intervenções no sistema viário abrangem o planejamento e disciplinamento do sistema viário, de acordo com o estabelecido no PDDU, com relação a:

- Estruturação de vias de circulação para pedestres, ciclistas, motoristas, motociclistas e outros;
- Ordenação da paisagem urbana, da informação ordenada e padronizada com interesse orientativo e de incentivo ao turismo;
- Estudo sobre a necessidade da instalação de sinalização de trânsito, objetivando ordenar com segurança o tráfego de veículos e pedestres nas vias do município;
- Estabelecimento de áreas de estacionamento público ao longo das vias, de forma a agilizar acessos e a mobilidade de usuários;
- Implantação e manutenção de elementos de acessibilidade universal;
- Padronização das calçadas e caixas de rua, inclusive quanto aos tipos de pavimentação a serem empregados;



- Instalação de canteiros, serviços e mobiliários urbanos ao longo das vias, de forma compatibilizada;
- Estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga, embarques e estacionamento geral de veículo;
- Implantação preferencialmente de redes de infraestrutura subterrâneas; e
- Implantação de infraestrutura referente a outros elementos, como os armários para conexões eletrônicas/elétricas, deverá ser colocada preferencialmente nos recuos das edificações.

Para o sistema viário as diretrizes propostas compreendem:

- Estruturação, Hierarquização, Dimensionamento do Sistema Viário:
 - Hierarquizar o sistema viário segundo os deslocamentos interbairros e intermunicípios;
 - Tratar as vias urbanas segundo a hierarquia viária, com adequação da configuração física, dotando-as de equipamentos de controle (sinalização viária);
 - Estabelecer as prioridades de circulação, segundo as diretrizes dos planos, privilegiando o pedestre e o ciclista sobre os demais modos e a circulação do transporte de massa;
 - Promover correções de traçado e compatibilizar as ligações e diretrizes viárias;
 - Tratar os pontos críticos, melhorando a segurança e reduzindo os acidentes;
 - Implantar infraestrutura compatível com os volumes de tráfego, privilegiando os pedestres e ciclistas, ofertando conforto e segurança aos usuários; e
 - Viabilizar a implantação do Corredor da Avenida Juscelino Kubistcheck, para a integração da área norte da cidade e dos Municípios de Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão.
- Estruturação da Pavimentação Urbana:
 - Pavimentar as vias segundo a tipologia estabelecida.
- Estruturação das Calçadas:
 - Padronizar as calçadas, considerando a acessibilidade universal, e
 - Pavimentar as calçadas segundo a tipologia estabelecida, considerando a acessibilidade universal;
- Estruturação do Sistema Cicloviação:
 - Implantar e ampliar ciclovias e ciclofaixas, segundo as normas estabelecidas, com sinalização e equipamentos adequados.



- Equipamentação do Sistema Cicloviário:
 - Ampliar o sistema de bicicletas de aluguel; e
 - Dotar os terminais de integração do transporte coletivo de paraciclos.

Tendo em vista que o transporte não motorizado é prioritário sobre todos os outros, deverá ter primazia as ações e intervenções relacionadas com a estruturação das calçadas, na sua padronização e pavimentação, atendendo aos requisitos da acessibilidade universal.

Considerando o transporte coletivo como prioritário, com a definição de corredores para a circulação das principais linhas do BRT de Aracaju, as ações e intervenções propostas para o sistema viário deverão refletir esta situação com a implantação de canaletas exclusivas e a segregação de faixas exclusivas, com pavimento em concreto, pavimentação e manutenção adequada dos itinerários de outras linhas do sistema integrado de transporte público coletivo e correções geométricas para facilitar a circulação dos ônibus.

As intervenções propostas a curto prazo para o sistema viário de Aracaju referem-se a:

- Avenida Juscelino Kubitschek – implantação na região oeste da cidade;
- Avenida OBA 4 – implantação no bairro Marivan;
- Via de Contenção – no bairro Farolândia;
- Via 28 BC – interligação das Avenidas Visconde de Maracaju e Maranhão - São Paulo, no bairro Santos Dumont;
- Via de Contenção – no Shopping Rio Mar, no bairro Coroa do Meio;
- Avenida Augusto Franco com a Avenida Tancredo Neves – adequação viária;
- Rótula do Caju – adequação viária;
- Entorno do Aeroporto – adequação viária;
- Avenida José da Silva Ribeiro Filho – adequação na circulação viária;
- Av. Heráclito Rollemberg x Rua Paulo Henrique M. Pimentel e Av. Heráclito Rollemberg x Tv. das Margaridas – no bairro Inácio Barbosa, adequação na circulação viária;
- Avenida Tancredo Neves (retorno Toyota) – no bairro Ponto Novo, adequação na circulação viária; e
- Rua Itabaiana – retirada de canteiro central.

As intervenções propostas podem ser analisadas no mapa e esquemas a seguir.



5. Intervenções Viárias



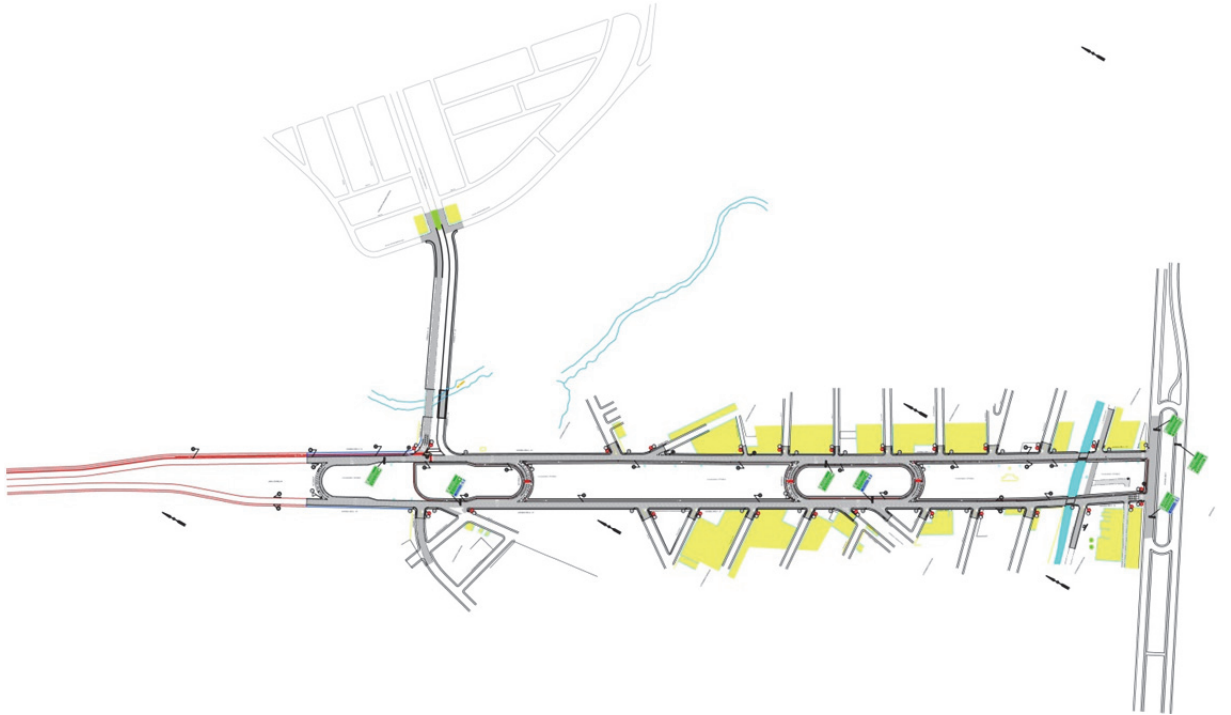


6. Avenida Juscelino Kubitschek





7. Avenida OBA 4 - bairro Marivan

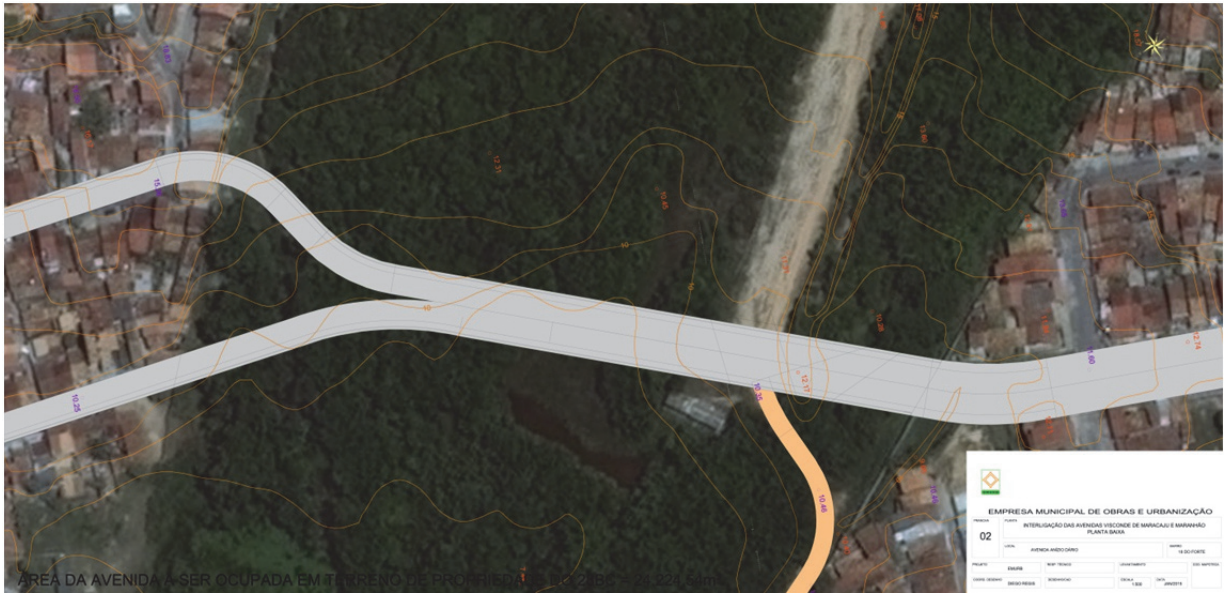


8. Via de Contenção – bairro Farolândia



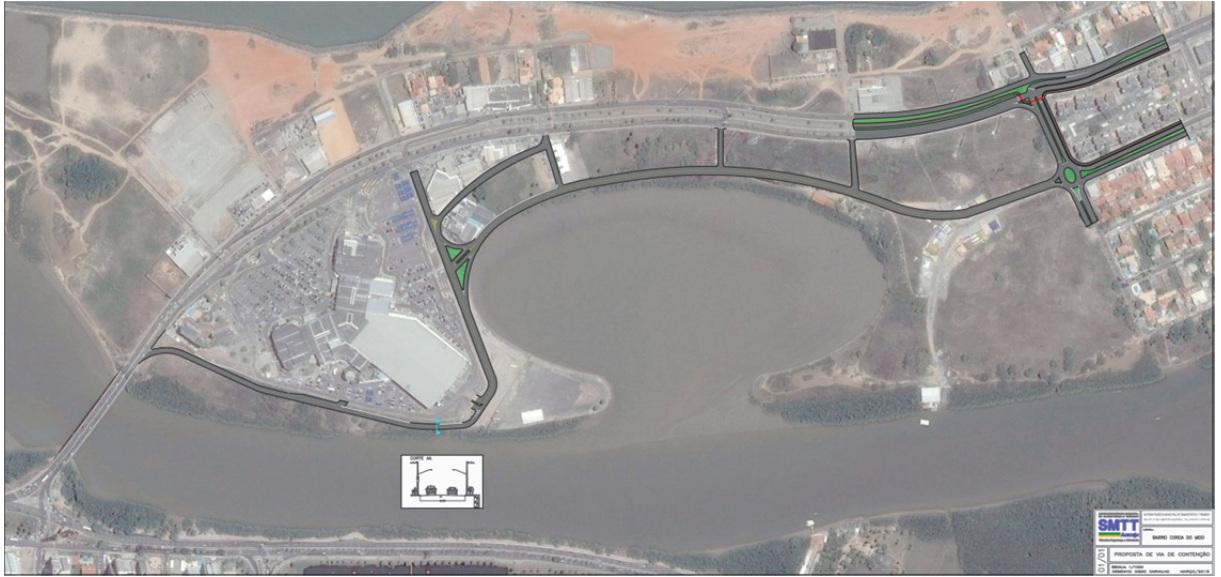


9. Via 28 BC – bairro Santos Dumont





10. Via de Contenção – Shopping Rio Mar, no bairro Coroa do Meio



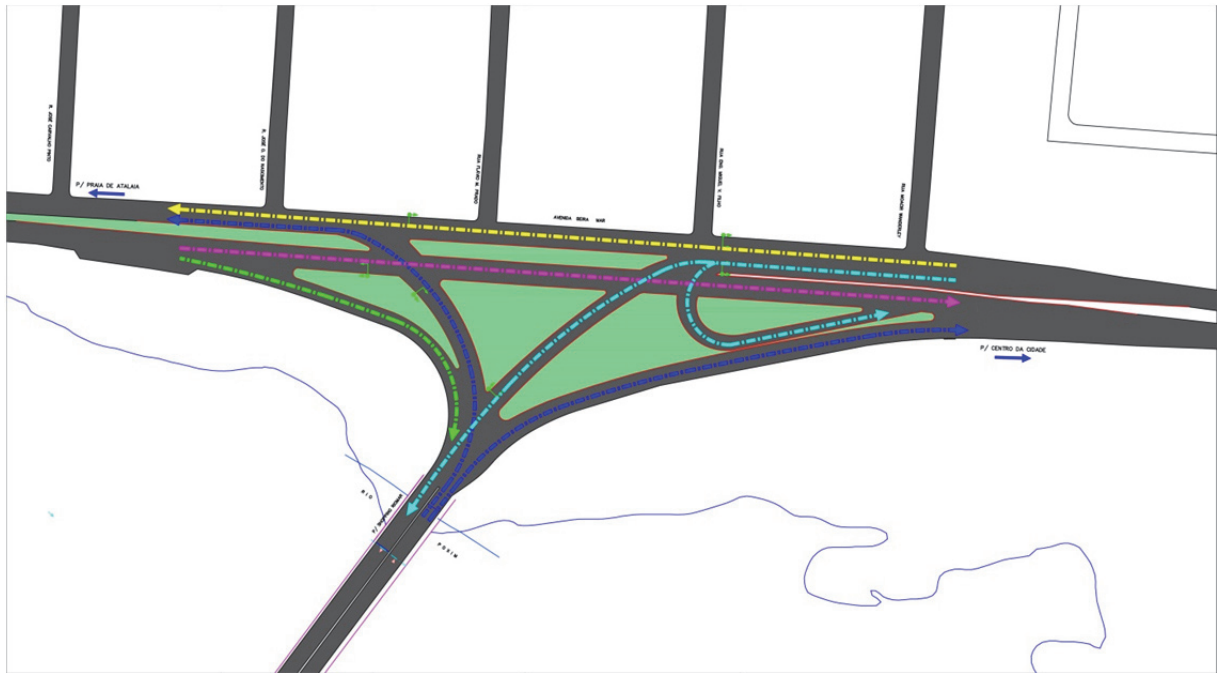
11. Avenida Augusto Franco com a Avenida Tancredo Neves



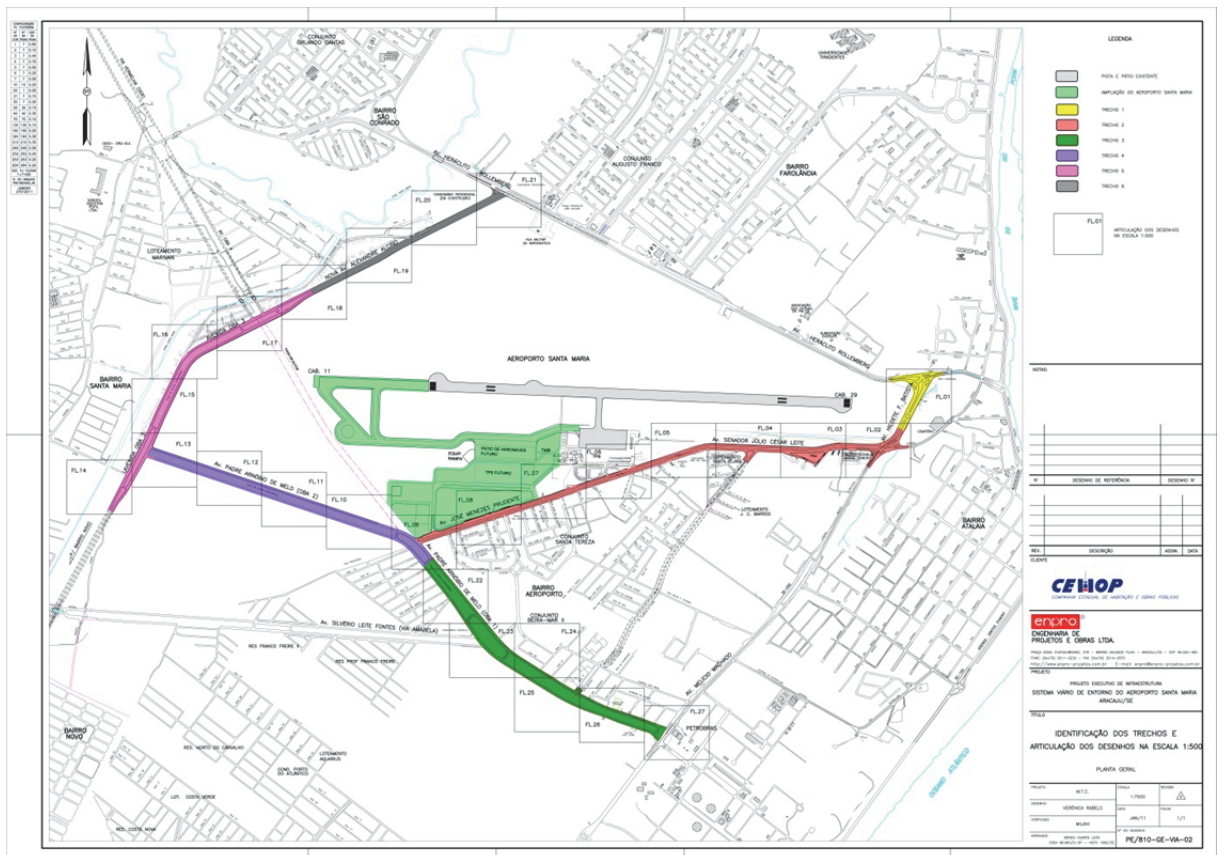


Prefeitura Municipal de Aracaju

12. Rótula do Cajú



13. Entorno do Aeroporto



14. Avenida José da Silva Ribeiro Filho

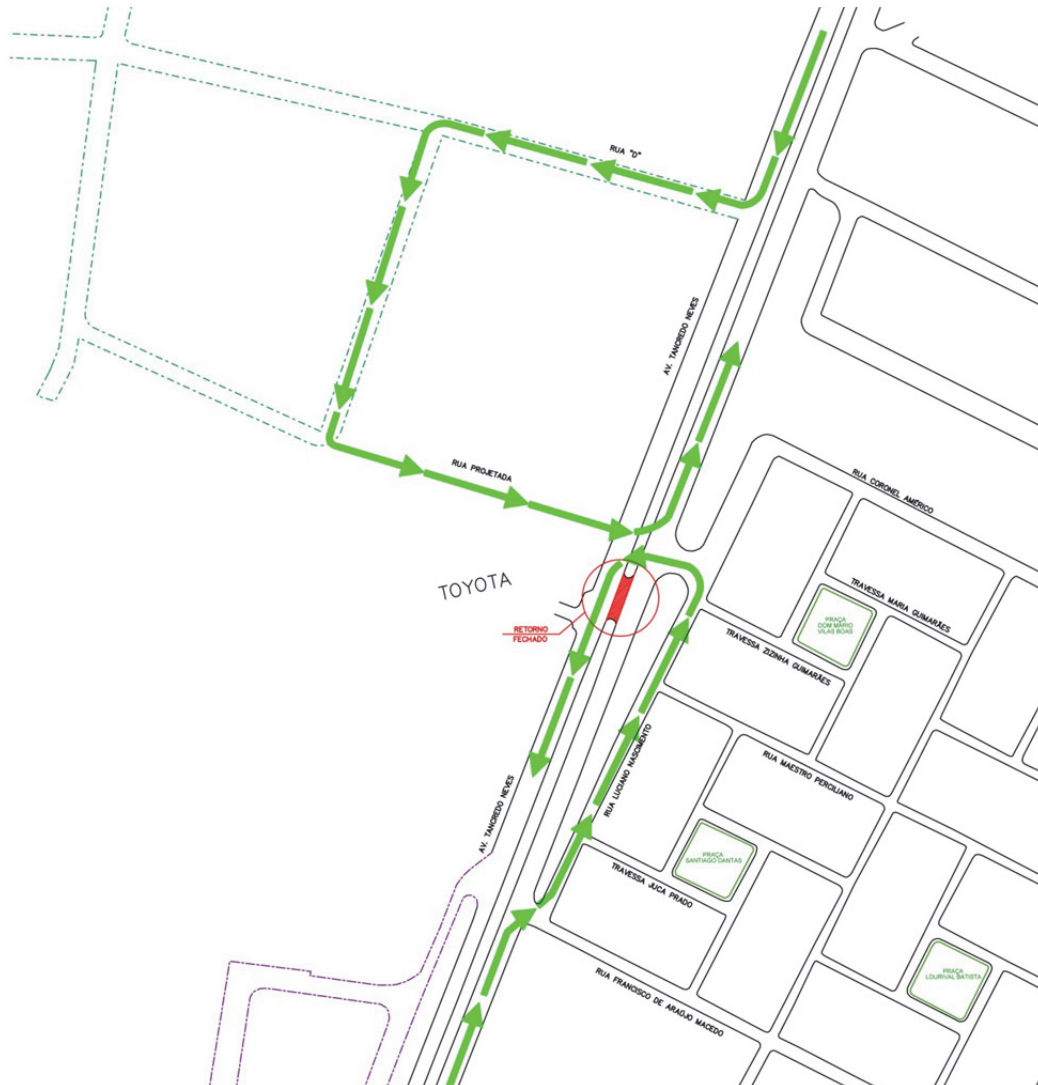


15. Av. Heráclito Rollemberg x Rua Paulo Henrique M. Pimentel e Av. Heráclito Rollemberg x Tv. das Margaridas – bairro Inácio Barbosa





16. Avenida Tancredo Neves (retorno Toyota) – bairro Ponto Novo



17. Rua Itabaiana – bairro Centro



**22. Diretrizes e intervenções propostas para o sistema viário**

| Ação | Intervenções programadas |
|--|--|
| Estruturação, Hierarquização e Dimensionamento do Sistema Viário | Hierarquizar o sistema viário segundo os deslocamentos interbairros e |
| | Tratar as vias urbanas segundo a hierarquia viária, com adequação da configuração física, dotando-as de equipamentos de controle (sinalização viária) |
| | Estabelecer as prioridades de circulação, segundo as diretrizes dos planos, privilegiando o pedestre e o ciclista sobre os demais modos e a circulação do transporte de massa |
| | Promover correções de traçado e compatibilizar as ligações e diretrizes viárias |
| | Tratar os pontos críticos, melhorando a segurança e reduzindo os acidentes |
| | Implantar infraestrutura compatível com os volumes de tráfego, privilegiando os |
| | Viabilizar a implantação do Corredor da Avenida Juscelino Kubistcheck, para a integração da área norte da cidade e dos Municípios de Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão |
| | Promover intervenções no sistema viário: Avenida Augusto Franco com a Avenida Tancredo Neves, Avenida José da Silva Ribeiro Filho, Avenida OBA 4, Avenida Tancredo Neves -retorno Toyota, Entorno do Aeroporto, G9, Rótula do Caju, Rua Itabaiana, Via de Contenção - na Farolândia, Via de Contenção – no Shopping Rio Mar, Via 28 BC |
| Estruturação da Pavimentação | Pavimentar as vias segundo a tipologia estabelecida. |
| Estruturação das Calçadas | Padronizar as calçadas, considerando a acessibilidade universal |
| | Pavimentar as calçadas segundo a tipologia estabelecida, considerando a |
| Estruturação do Sistema Ciclovitário | Implantar e ampliar ciclovias e ciclofaixas, segundo as normas estabelecidas, com sinalização e equipamentos adequados |
| Equipamentação do Sistema Ciclovitário | Ampliar o sistema de bicicletas de aluguel |
| | Dotar os terminais de integração do transporte coletivo de paraciclos |

As diretrizes e intervenções programadas para o sistema viário serão inseridas no Plano de Circulação Viária, no Programa de Circulação Viária, nos itens de Estruturação, Hierarquização e Dimensionamento do Sistema Viário, Estruturação da Pavimentação Urbana; Programa de Calçadas, no quesito de Estruturação das Calçadas; Programa Ciclovitário, com os projetos de Estruturação do Sistema Ciclovitário e Equipamentação do Sistema Ciclovitário; além do Plano de Transporte Motorizado, no Projeto de Implantação do BRT de Aracaju.



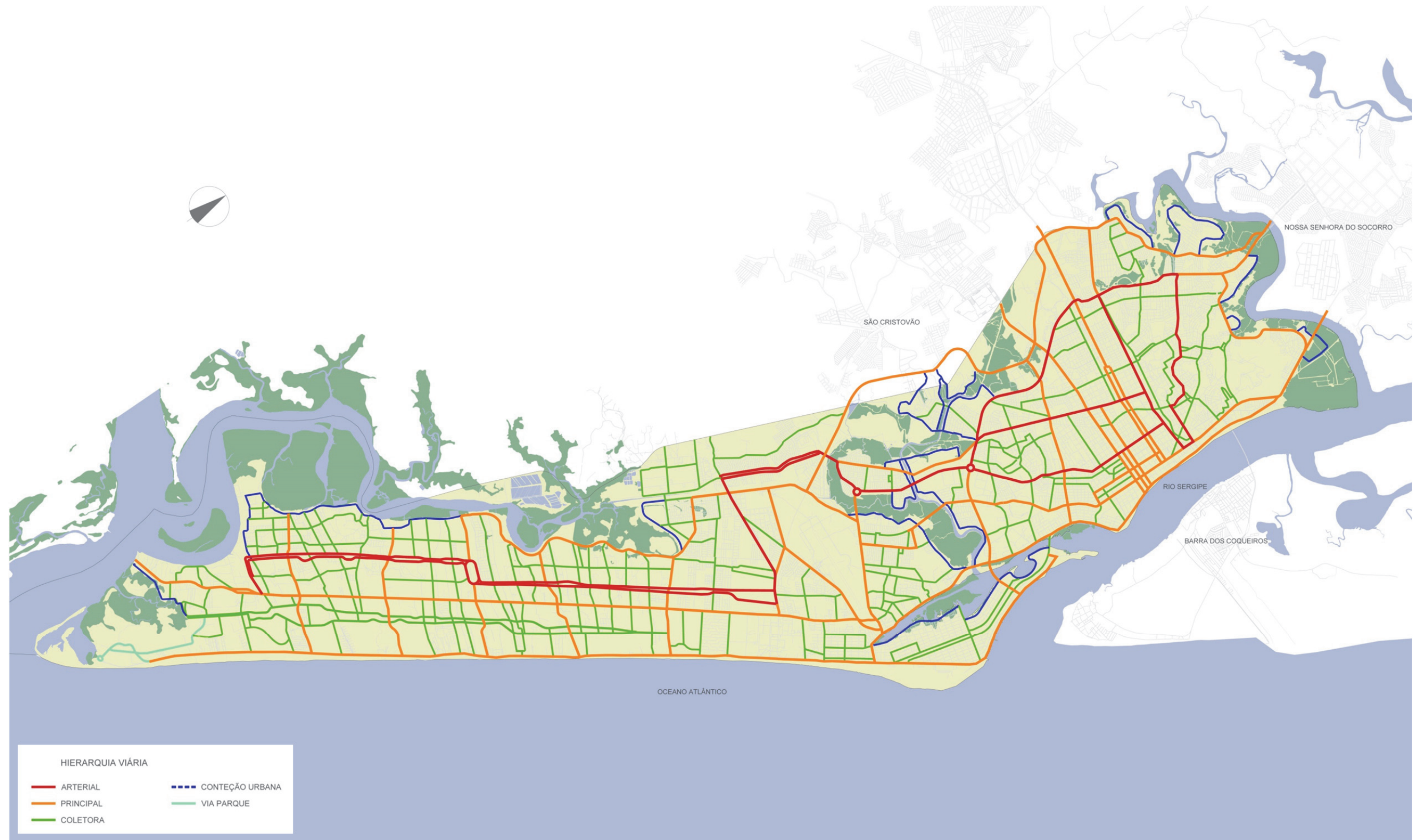
Na constituição de um sistema hierárquico das vias urbanas do município, estabelecendo as condições adequadas para a malha viária, de acordo como o estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro, e segundo o previsto na Revisão do PDDU, as vias serão categorizadas como:

- Vias Arteriais: são as de estruturação do sistema viário, ligação entre bairros e polos geradores de tráfego, caracteriza os corredores de transporte coletivo, com trânsito predominantemente de passagem, permitido para todos os tipos de veículo, exceto de propulsão humana e de tração animal;
- Vias Principais: são as de articulação entre as arteriais e coletoras, comportando linhas de transporte coletivo, com trânsito predominantemente de passagem, permitido para todos os tipos de veículo, exceto de propulsão humana e de tração animal;
- Vias Coletoras: são as de coleta e distribuição de trânsito nos bairros, alimentação das vias arteriais e principais, comportando linhas de transporte coletivo, com trânsito de passagem e local, permitido para todos os tipos de veículo.
- Vias Locais: são as de circulação do trânsito local e acesso às áreas lindeiras, com trânsito predominantemente local, permitido para todos os tipos de veículo, exceto os veículos pesados;
- Vias de Contenção Urbana: são as de controle de ocupação urbana, caracterizando o limite físico de áreas de preservação ambiental, com trânsito predominantemente local, permitido para todos os tipos de veículo, exceto os veículos pesados;
- Vias Parque: são as internas às áreas de preservação ambiental, com trânsito restrito, permitido para veículo leves;
- Vias de Pedestre: vias destinadas à circulação exclusiva de pedestres, proibido para todos os tipos de veículos, exceto os de serviços de emergência, urbanos e de cargas, em dias e horários específicos; e
- Ciclovias: são as de trânsito exclusivo de bicicletas, proibido para todos os demais tipos de veículos.

A identificação da hierarquia e dos perfis viários compõe o Anexo II.



18. Hierarquia Viária





4.4.2 Estacionamento

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, estacionamento é a imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

Conceitualmente estacionamento relaciona-se ao local no qual os veículos permanecem parados em uma área demarcada, denominada vaga ou baía, por um período de tempo, na área urbana, podendo ser abertos e fechados, públicos – para qualquer veículo nas vias públicas, e privados – para utilização de caráter particular em propriedade privada.

O estacionamento constitui-se em um componente importante na mobilidade urbana, em função da acessibilidade, do uso e qualidade do espaço público e da dinâmica da circulação viária.

O estacionamento nas vias públicas geralmente está localizado ao longo do meio-fio ou em bolsões situados em canteiros centrais ou áreas específicas.

Para o estacionamento as diretrizes propostas referem-se a:

- Reestruturação do estacionamento público:
 - Estabelecer a tipologia e restrições do estacionamento público nas vias urbanas; e
 - Implantar o estacionamento rotativo.
- Adequação dos estacionamentos privados:
 - Estabelecer os aspectos relativos ao estacionamento privado.

O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas caixas de rua, não terá prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias.

A definição de estacionamento, bem como paradas de carga e descarga nas vias públicas, geram problemas de trânsito, restringem o uso do espaço público e impactam a circulação viária.

A implantação de estacionamento nas vias públicas deve ser segundo a natureza da demanda, podendo ser regulamentado: rotativo por período definido; para embarque e desembarque: cinema, escola, teatro e templo religioso; para emergência: farmácia, hospital e pronto-socorro; carga e descarga: agência bancária, carga e descarga, correio, ponto de carga de frete; transporte coletivo: ponto de parada de ônibus, terminal de transporte coletivo, ponto de táxi e de lotação; especiais: idosos e portadores de deficiência física.

O Poder Público deve implantar estacionamentos públicos de forma equânime e distributiva, em função do interesse público do serviço; podendo inferir cobrança sobre o uso dos mesmos em trechos das vias públicas, que deve ser realizada de forma progressiva e na medida da demanda reprimida por estacionamento público, em cada zona urbana da cidade, a partir de suas centralidades atrativas.



Em qualquer tipo de estacionamento a ser implantado deverão ser reservadas no mínimo 2% ou ao menos uma para cada 50 vagas disponíveis para estacionamento público, destinadas a veículos de transporte de deficientes, preferencialmente em finais de quadra ou a frente do acesso de escolas e demais equipamentos públicos, com exigência de credencial específica (Resolução 304/2008 do CONTRAN); e de 5% ou ao menos uma para cada 20 vagas disponíveis para estacionamento público, destinadas a veículos de transporte de idosos, preferencialmente em locais que possam garantir a melhor comodidade aos mesmos, com exigência de credencial específica (Resolução 303/2008 do CONTRAN).

Não deverão ser disponibilizadas vagas especiais em função da proximidade de farmácias, drogarias ou clínicas privadas de qualquer espécie, descaracterizados do aspecto de interesse coletivo.

Deverão ser previstos espaços adequados para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito, podendo proibir o estacionamento de motos nas vagas destinadas aos demais veículos.

Para os estacionamentos privados prevê-se a sua adequação de acordo com parâmetros que representem os aspectos relativos ao uso e ocupação do solo.

O estacionamento rotativo está previsto para ser implantado, inicialmente, nos bairros Centro, São José e Siqueira Campos, sendo que o serviço foi objeto de uma licitação.

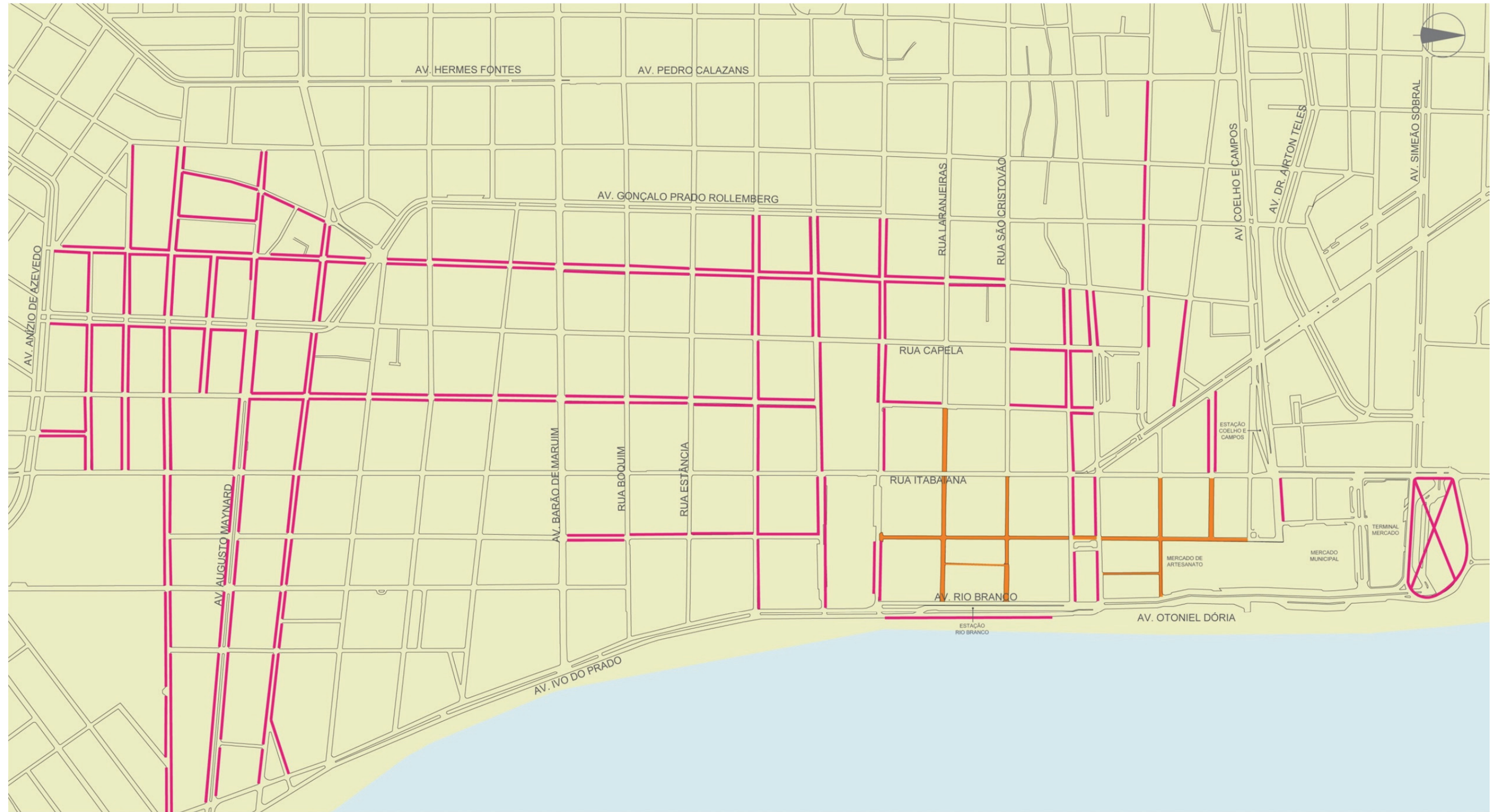
23. Intervenções propostas para o estacionamento

| Ação | Intervenções programadas |
|--|---|
| Reestruturação do estacionamento público | Estabelecer a tipologia e restrições do estacionamento público nas vias urbanas |
| | Implantar o estacionamento rotativo |
| Adequação dos estacionamentos privados | Estabelecer as questões relativas ao estacionamento privado |

As intervenções para o estacionamento farão parte do Plano de Circulação Viária, no Programa de Estacionamento, inseridas nos Projetos de Reestruturação do Estacionamento Público e na Adequação dos Estacionamentos Privados.



19. Estacionamento rotativo – Centro e São José

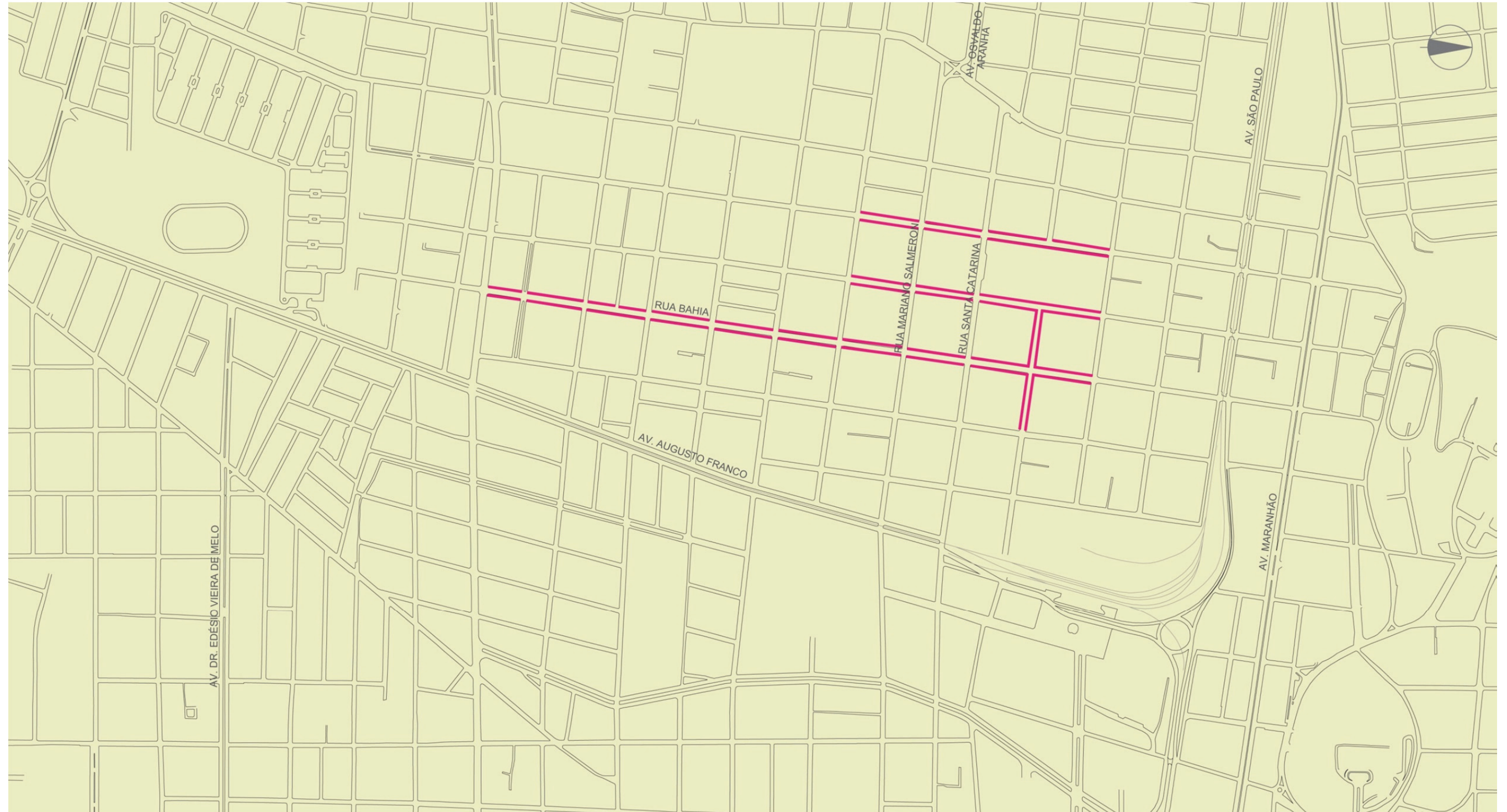


 ESTACIONAMENTO ROTATIVO

 VIA DE PEDESTRES



20. Estacionamento rotativo – Siqueira Campos



■ ESTACIONAMENTO ROTATIVO



4.4.3 Mobiliário Urbano

A Lei 10.098/2000, para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, define o mobiliário urbano como “conjunto de objetos presentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação”, sendo que a ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) caracteriza como mobiliário urbano “todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados”.

Sintetizando os conceitos, considera-se mobiliário urbano como os objetos e equipamentos em diferentes escalas, que compõem a paisagem urbana, implantados no espaço público, para auxiliar na prestação de serviços, na segurança, na orientação e no conforto dos usuários, instalados nos espaços públicos da área urbana, sendo classificados como de uso direto do cidadão

Os objetos e equipamentos abrangem abrigos, estações e pontos de ônibus; aparelhos e equipamentos de ginástica e de lazer; armários das redes elétrica, telefônica, semafórica e de transmissão de dados; bancas de jornal, de flores e de alimentação; bancos; banheiros, lavatórios e assemelhados; bebedouros; bicicletário e paraciclos; caixas de coleta de correio; chafarizes, e fontes; divisores, guias e balizadores (fradinhos, pilones, etc); hidrantes; lixeiras; luminárias; obeliscos, monumentos e assemelhados; painel de mensagens, informações e imagens; pontos de táxi e de lotação; painel publicitário com veiculação de imagens de informações publicitárias; postes de iluminação pública, da rede elétrica e de sinalização viária; sinalizadores de nomeação das ruas; relógios; totens de pontos de parada das linhas de transporte coletivo ou de informações turísticas ou para finalidades; e vasos.

As propostas para o mobiliário urbano compreendem:

- Estruturação do Mobiliário Urbano:
 - Dotar as calçadas de mobiliário urbano, considerando a acessibilidade universal.

A Estruturação do Mobiliário Urbano deverá seguir o padrão instituído pela Prefeitura Municipal, com as seguintes características: manterem permeabilidade visual por entre si, sendo admissível o uso de painéis opacos; serem instalados com material resistente, seguro ao uso e ao vandalismo, intempéries e de fácil manutenção; serem devidamente identificados através de cor, padrão ou logomarca, caracterizando-o como patrimônio comunitário; e serem esteticamente aprazíveis, sem afetações e em desacordo com a história e cultura da cidade.

As modalidades do mobiliário urbano consideram: os que são de usufruto direto do cidadão, sem a necessidade de prestadores do serviço, tais como: lixeiras, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, luminárias e assemelhados; e os de usufruto indireto do cidadão e que necessitam de operadores para se concretizar a prestação do serviço público, tais como: bancas de jornais, banheiros, lavatórios e assemelhados.

A instalação e manutenção dos mobiliários da modalidade de usufruto direto deverão de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las à exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas.



A instalação de mobiliário da modalidade de usufruto indireto deverá ser concedida para exploração por processo licitatório, quando do interesse do Município de Aracaju em prestar um serviço específico, dentro dos condicionantes previstos na legislação em vigor.

24. Intervenções propostas para o mobiliário urbano

| Ação | Intervenções programadas |
|-----------------------------------|---|
| Estruturação do Mobiliário Urbano | Dotar as calçadas de mobiliário urbano, considerando a acessibilidade universal |

As intervenções previstas inserem-se no Plano de Circulação, no Programa de Circulação Viária, no Projeto de Estruturação do Mobiliário Urbano.

4.4.4 Equipamentos do Transporte Coletivo

A infraestrutura para o transporte público coletivo abrange, além do suporte viário, os equipamentos que integram a estrutura funcional do sistema, composto pelos terminais de integração, as estações de embarque e desembarque, os abrigos e os pontos de parada.

Os terminais de integração caracterizam-se como um elemento importante de um sistema de transporte público coletivo integrado, configurando-se como um local de transbordo ou interface entre os tipos de serviço ofertados, para abrigar e dar suporte a volumes concentrados de transferência de passageiros, fornecendo às pessoas a forma mais fácil e conveniente para a mudança entre as linhas que compõem o sistema.

Com relação à localização deve-se considerar a situação atual e futura da demanda, os polos geradores de demanda, as características do entorno, o acesso fácil e a acessibilidade ao terminal, a conexão com os corredores de transporte coletivo, os custos, as distância entre terminais, a confiabilidade, a segurança, os impactos ambientais e socioeconômicos.

As estações de embarque e desembarque são destinadas ao atendimento de passageiros das principais linhas de transporte público coletivo, servido para organizar e dar suporte ao sistema, assegurando abrigo e conforto aos usuários e fornecer informações, como a identificação do ponto de parada de ônibus, itinerários das linhas, previsão de chegada dos veículos, marcação de hora e informações de interesse do público.

O dimensionamento e localização das estações decorrem da estrutura do sistema de transporte público coletivo, do tipo de via para operação das linhas que utilizarão as estações e do tipo do equipamento mais adequado para o local, em função das demandas a atender.

Os abrigos e pontos de parada de ônibus são equipamentos relacionados ao mobiliário urbano de suporte ao sistema de transporte público coletivo.

O dimensionamento e localização dos abrigos e pontos de parada dependem da estrutura e cobertura espacial do sistema de transporte público coletivo, da densidade populacional da área, da hierarquia da via, das condições físicas, de geometria, do pavimento e da condição operacional para o trânsito de veículos.

Os equipamentos de transporte público coletivo são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las à exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas e comercial.



As diretrizes propostas para a equipamentação do transporte coletivo compõem-se da implantação de:

- Terminal de integração;
- Estação de embarque e desembarque; e
- Abrigos e pontos de parada de ônibus.

Os terminais do sistema BRT de Aracaju serão:

- Terminal D.I.A.: ampliação do terminal existente;
- Terminal Maracaju: construção de novo terminal e desativação do existente;
- Terminal Mercado: novo equipamento a ser implantado e desativação dos terminais existentes;
- Terminal Orlando Dantas: construção de novo terminal; e
- Terminal Zona Oeste: ampliação do terminal existente.

Os demais terminais que compõem o sistema continuarão a ser utilizados, com o terminal Zona Sul (Atalaia) e os terminais metropolitanos – Barra dos Coqueiros, Campus em São Cristóvão e Marcos Freire em Nossa Senhora do Socorro operando normalmente.

Os terminais Luiz Garcia e o Central Fernando Sávio deverão ser desativados.

A proposta relativa às estações de embarque e desembarque de passageiros será a implantação de um equipamento configurado como uma parada, para atender a uma ou mais linhas troncais do sistema BRT de Aracaju, como um equipamento que referencie e dê identidade ao sistema, como um elemento urbano.

Nas avenidas Coelho e Campos e Rio Branco as estações serão alongadas.

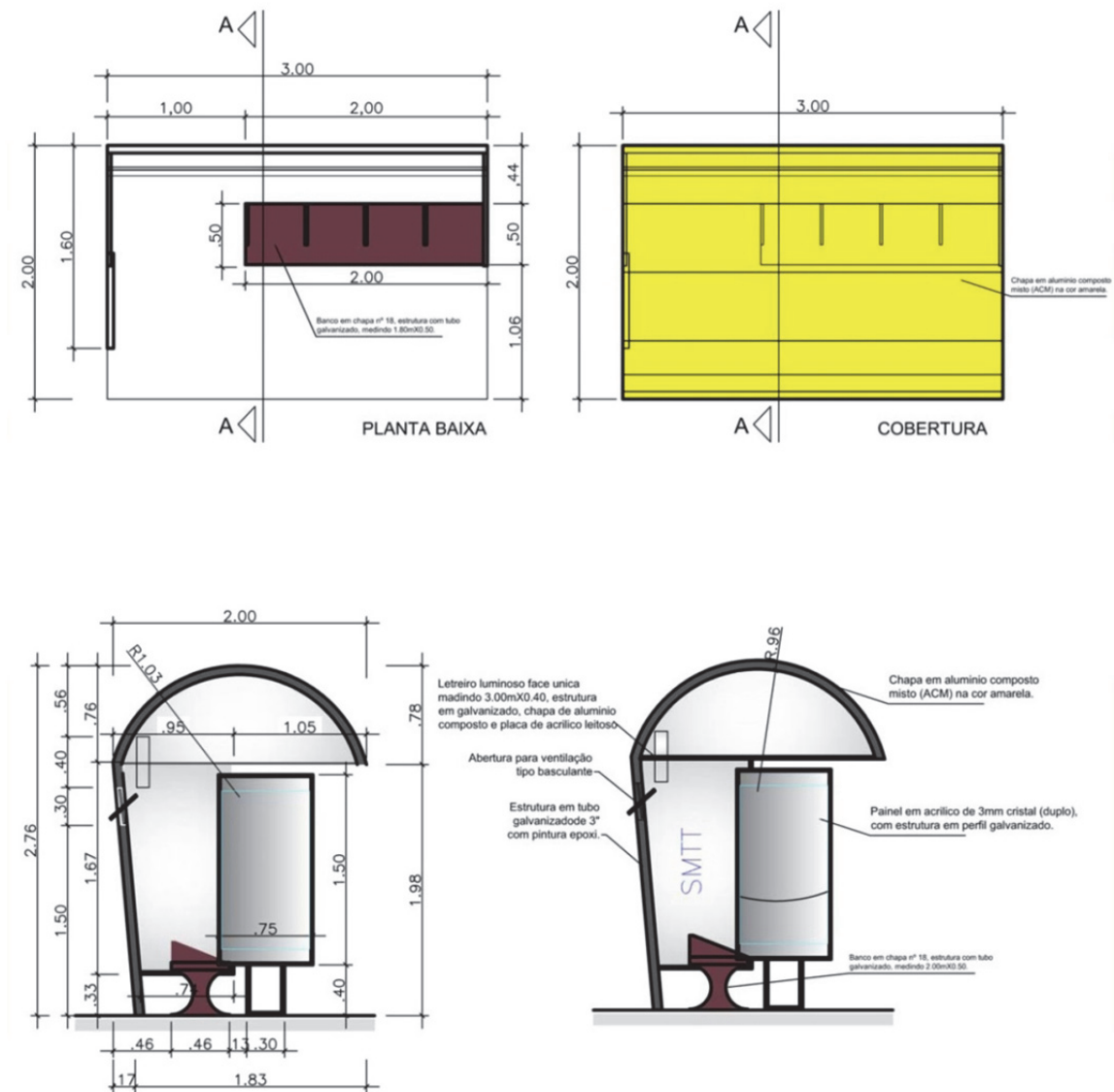
Os abrigos e pontos de parada de ônibus que serão implantados ao longo dos itinerários das linhas do sistema integrado de transporte coletivo serão do padrão estabelecido como mobiliário urbano da cidade pela SMTT, em processo de substituição, sendo que 149 abrigos já foram implantados e existe a previsão de implantar mais 83 abrigos, considerando a situação em abril de 2015.

25. Intervenções propostas para a equipamentação do transporte coletivo

| Ação | Intervenções programadas |
|---------------------------------------|--|
| Equipamentação do Transporte Coletivo | Implantar equipamentos de transporte coletivo: terminais de integração, estações de embarque e desembarque, abrigos e pontos de parada |

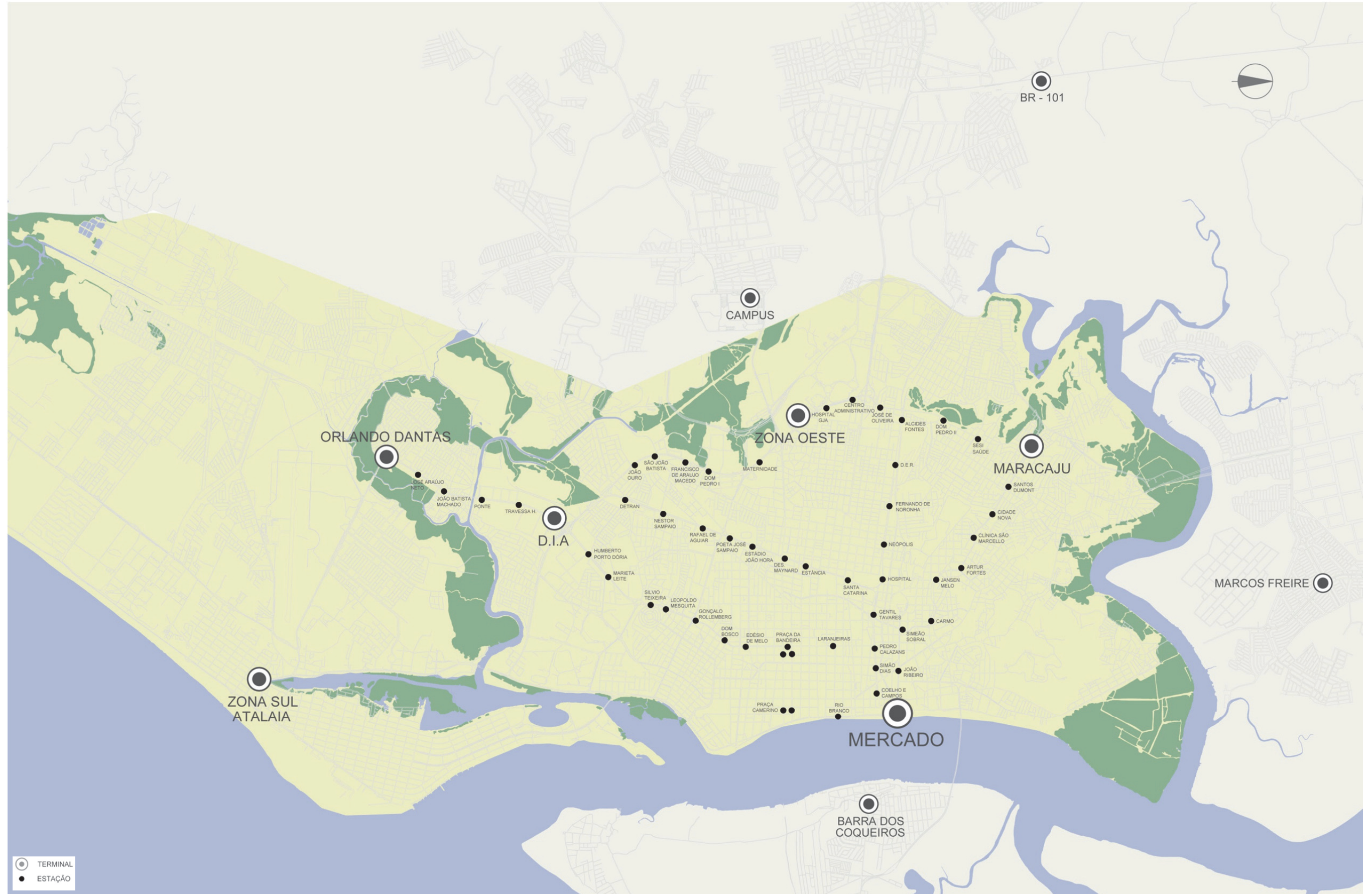
Os equipamentos do transporte coletivo integram o Plano de Transporte Motorizado, no Programa de Transporte Público, no Projeto de Implantação do BRT de Aracaju; e o Plano de Infraestrutura.

21. Abrigos de ônibus do sistema de transporte público coletivo





22. Terminais e Estações do Transporte Público Coletivo





4.4.5 Equipamentos de Controle da Circulação Viária e do Transporte Coletivo

Os equipamentos de controle da circulação viária e do transporte coletivo, abrangem a utilização da tecnologia da informação aliada à telecomunicação e à eletrônica, sendo utilizados no planejamento, gestão, operação e fiscalização do sistema viário, do trânsito e do transporte coletivo, contribuindo para a sustentabilidade urbana, para a redução do tempo perdido em congestionamentos, acidentes de trânsito, custos do transporte, consumo de energia e danos ambientais.

A utilização dessas novas tecnologias configura o Sistema de Transporte Inteligente (ITS – Intelligent Transportation System), o mais moderno instrumento para a gestão da circulação viária, com a aplicação massiva da telemática e de técnicas de gerenciamento e controle dos elementos da mobilidade urbana, possibilitando a integração e conexão entre gestores, operadores, usuários, veículos e infraestrutura.

O sistema ITS requer a implantação de um Centro de Controle Operacional – CCO que possibilita o controle dos diversos sistemas que compõem os equipamentos de controle da circulação viária e do transporte coletivo.

As propostas para os equipamentos de controle da circulação viária e do transporte coletivo são identificados como:

- Sinalização viária horizontal, composta por linhas, marcações e legendas nas vias para organizar, controlar e orientar os fluxos de pedestres e veículos;
- Sinalização viária vertical, constituída por placas que regulamentam, advertem ou indicam o uso das vias;
- Sinalização semafórica, formada por indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente para controlar os deslocamentos; dotadas de tecnologias da informação (*hardware* e *softwares*) que permitam em tempo real o sincronismo e o controle centralizado, automático e remoto do sistema semafórico, com transferência das informações operacionais dos serviços de sinalização de trânsito entre operadores, órgãos gestores e usuários;
- Controle do sistema operacional de circulação viária, definido por dispositivos eletrônicos aplicados na captação de imagens para registro, processamento e gerenciamento da operação da circulação viária com a utilização de redutores eletrônicos de velocidade (REV): radares, lombadas eletrônicas, câmeras em semáforos, circuito fechado de televisão e leitor automático de placas;
- Controle do sistema operacional de transporte coletivo, caracterizado por dispositivos eletrônicos aplicados na captação de imagens para registro, processamento e gerenciamento da operação do transporte coletivo, com a verificação da prioridade para a circulação dos ônibus do transporte coletivo nas canaletas e pistas segregadas, com automação dos controles operacionais com o rastreamento e verificação das viagens, com informações aos usuários com relação à performance do sistema integrado, com a promoção da segurança dos usuários e equipamentos do transporte público coletivo, com o monitoramento dos equipamentos do transporte público coletivo (terminais de integração, estações de embarque e desembarque, abrigos e pontos de parada nos espaços públicos, além da bilhetagem eletrônica, com controle dos equipamentos validadores de catracas e registros de informações da operação do sistema de transporte coletivo, com transmissão e armazenamento de dados que geram relatórios gerenciais, controle e restrição de diversos itens, como bloqueio de cartões, cadastros e atualizações, gerenciamento de créditos,

auditorias e fiscalização, além de possibilitar a utilização do cartão na integração pontual matricial ou temporal;

- Controle de comunicação com equipamentos e *softwares* para intercambiar dados e imagens entre os componentes dos sistemas de controle operacional e de segurança, com instalação de servidores e de infraestrutura de rede por radio frequência, ADSL, fibra, GPRS, 3G, dentre outras tecnologias; e
- Controle de segurança com equipamentos que formatam um sistema que monitora os equipamentos e *softwares* que atuam no controle operacional da circulação viária e do transporte coletivo e de comunicação, configurando um Centro de Controle Operacional (CCO) que gerencia o Controle de Tráfego em Área (CTA), os Circuitos Fechados de Televisão (CFTV), o controle de estacionamento rotativo, as informações para os agentes de trânsito e a operação de um Gabinete de Crise, quando necessário.

O CCO será implantado na SMTT, que deverá ser ampliada para abrigar os espaços e equipamentos necessários ao seu funcionamento, como demonstrado a seguir.

26. Intervenções propostas para a reestruturação dos equipamentos de controle

| Ação | Intervenções programadas |
|---|---|
| Reestruturação dos Equipamentos de Controle da Circulação Viária e do Transporte Coletivo | Implantar sinalização horizontal e vertical |
| | Implantar sinalização semafórica |
| | Implantar equipamentos para o controle operacional da circulação viária |
| | Implantar equipamentos para o controle operacional do transporte coletivo |
| | Implantar equipamentos de controle do sistema de comunicação |
| | Implantar o CCO |

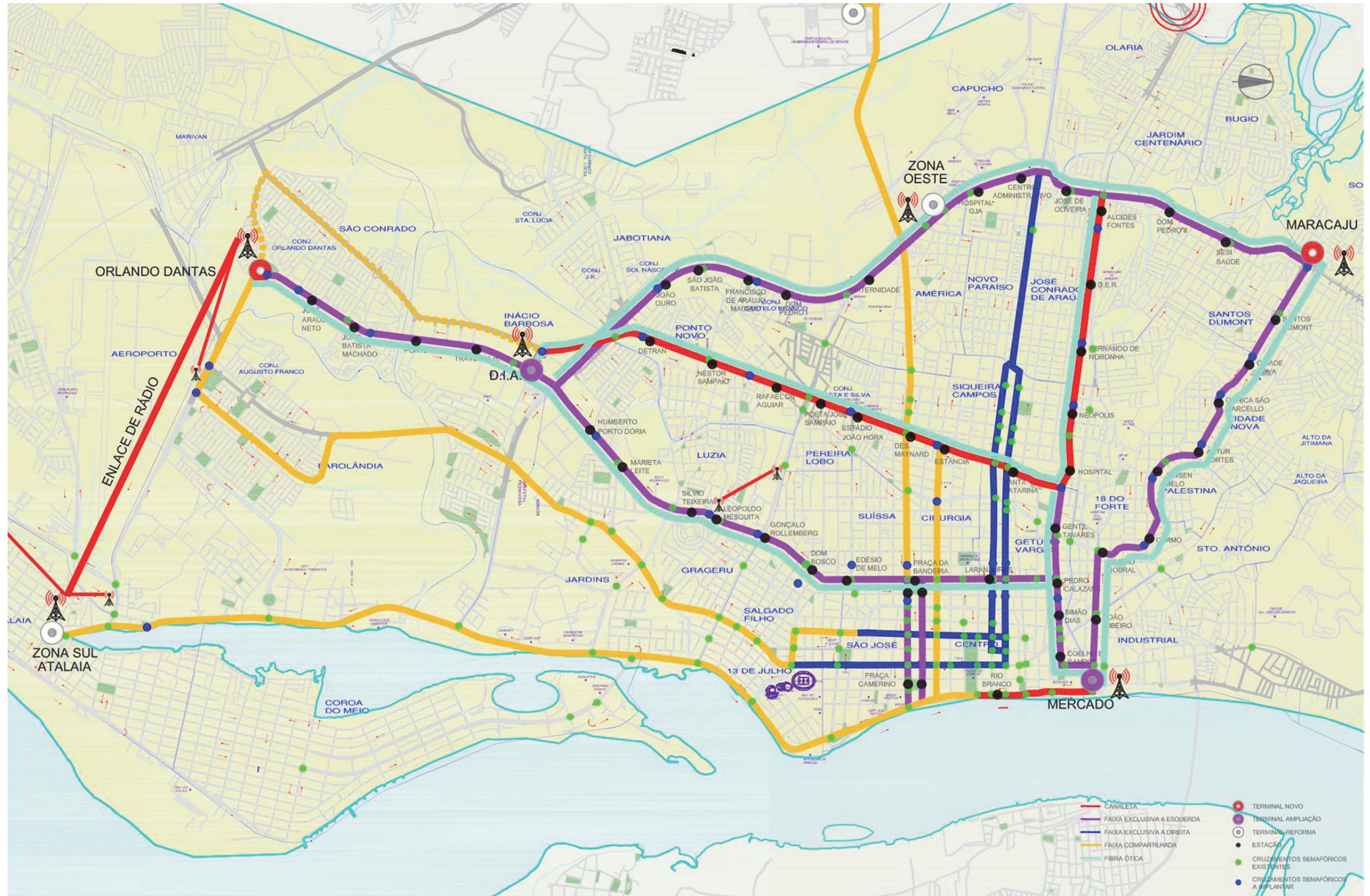
As intervenções previstas inserem-se no Plano de Infraestrutura e Sistemas Tecnológicos, no Programa de Equipamentos de Controle, no Projeto de Reestruturação dos Equipamentos de Controle.

23. Centro de Controle Operacional - CCO



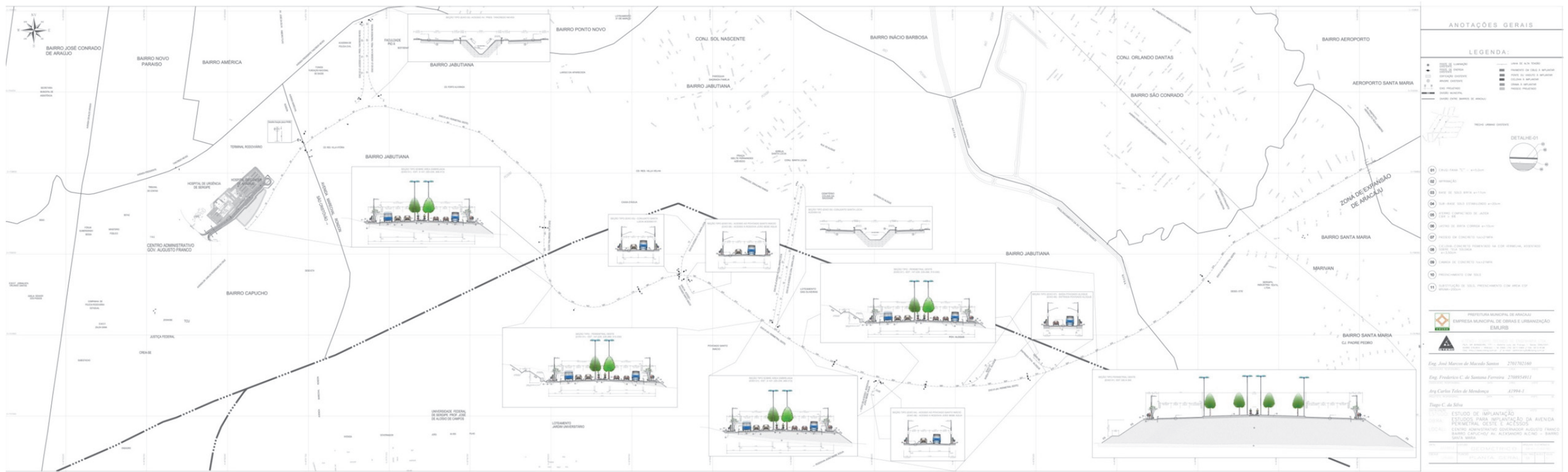


24. Sistema de controle operacional e sistema de comunicação





25. Sistema de controle operacional e de comunicação da Avenida Juscelino Kubitschek





4.4.6 Polos Geradores de Tráfego

Os polos geradores de tráfego serão caracterizados como equipamento urbano que promove a concentração de viagens para seu acesso e causam impactos na circulação viária que restringe a fluidez e segurança no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas lindeiras e adjacentes aos equipamentos.

A implantação dos polos geradores de tráfego deve considerar a legislação em vigor, com relação ao uso e ocupação do solo e na adequação do sistema viário existente.

Para a implantação dos polos geradores de tráfego a SMTT deve instituir normas que definam a necessidade de Relatório de Impacto de Circulação e que estabeleçam:

- A identificação dos polos geradores de tráfego:

27. Tipos de polos geradores de tráfego

| Empreendimento | Referencial |
|----------------------|--|
| Uso não residencial | Área superior a 3.000 m ² |
| Uso residencial | Com mais de 150 unidades |
| Uso misto | Quando a soma equivalente a razão do número de unidades residenciais dividida por 150 e a razão da área construída comercial dividida por 6.000 for maior ou igual a 1 |
| Edificação especial | Com capacidade de reunir mais de 300 pessoas sentadas |
| Qualquer tipo de uso | Com área coberta ou descoberta, destinada a estacionamento, igual ou maior do que 3.000 m ² |

- Metodologias para os estudos, com instituição de parâmetros para a classificação dos polos geradores de tráfego, definido por informações técnicas e legais que possibilitem a análise dos impactos na circulação viária decorrente da implantação do empreendimento.
- Estabelecimento da tipologia das recomendações de medidas mitigadoras e compensatórias para minimizar os impactos negativos decorrentes da implantação do empreendimento.

A aprovação do Relatório de Impacto de Circulação é de competência da SMTT. O Estudo de Impacto de Circulação será o instrumento que definirá os parâmetros que indicarão:

- Os impactos sobre as vias de acesso e adjacentes ao empreendimento em função das prováveis ocorrências de congestionamentos e de pontos críticos de circulação e segurança viárias, redução ou esgotamento de sua capacidade de tráfego e assimetria entre oferta e demanda de vagas de estacionamento;
- Os critérios para a análise do projeto arquitetônico do empreendimento com relação às características geométricas e de localização dos acessos, vias internas de circulação, raios horizontais e declividades em rampas e acessos;
- O dimensionamento, arranjo funcional e suficiência das vagas de estacionamento e de carga e descarga de veículos, entre outros aspectos; e
- Formulação de medidas mitigadoras e compensatórias em função da implantação de empreendimentos de vulto, caracterizados como polos geradores de tráfego.



28. Intervenções propostas para os polos geradores de tráfego

| Ação | Intervenções programadas |
|--|--|
| Adequação dos Polos Geradores de Tráfego | Instituir parâmetros para a classificação dos polos geradores de tráfego |
| | Identificar os polos geradores de tráfego |
| | Regulamentar os procedimentos para os estudos de impacto dos polos geradores de tráfego e as medidas mitigatórias e compensatórias |

As diretrizes e intervenções propostas constam do Plano de Infraestrutura, no Programa de Polos Geradores de Tráfego, Projeto de Adequação dos Polos Geradores de Tráfego.

4.5 GESTÃO

A gestão pública tem como princípios e legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, com a excelência na administração pública baseada nos fundamentos do pensamento sistêmico, o aprendizado organizacional, a cultura da inovação, a liderança e constância de propósitos, orientação por processos e informações, a visão de futuro, a geração de valor comprometido com as pessoas, o foco no cidadão e na sociedade, o desenvolvimento de parcerias, a responsabilidade social, o controle social e a gestão participativa.

As questões pertinentes à gestão da mobilidade urbana abordam os instrumentos institucionais, que identificam o arcabouço legal; a estrutura de gestão da mobilidade urbana, que define a composição e as atribuições do órgão gestor da mobilidade urbana; o sistema de comunicação, que estabelece a interface entre o órgão gestor e a sociedade nos aspectos pertinentes à mobilidade urbana; os mecanismos de monitoramento da mobilidade urbana, com o estabelecimento dos indicadores e parâmetros de monitoramento; e os mecanismos de avaliação da mobilidade urbana, com a definição dos indicadores de desempenho.

4.5.1 Instrumentos Institucionais

Os instrumentos institucionais norteadores da gestão da mobilidade urbana incluem as leis, decretos, regulamentos, portarias, estatutos, consórcios, resoluções, manuais organizacionais, rotinas e outras ferramentas legais.

Entre os instrumentos institucionais que embasam os aspectos relativos à mobilidade urbana destacam-se, entre outras, a Constituição Federal, a Lei do Estatuto das Cidades, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei do Estatuto da Metrópole, a Lei que institui a Região Metropolitana de Aracaju, e as leis municipais, especialmente a Lei Orgânica do Município de Aracaju, a Lei do PDDU, a Lei do Conselho Municipal de Transporte de Aracaju, nas leis que institui e altera a Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito e no Regulamento dos Transportes Coletivo por Ônibus.

Para a institucionalização da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Aracaju, consolidada pelo Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Aracaju, alguns instrumentos institucional são necessários para estabelecer as propostas do Plano.



Os instrumentos institucionais mais representativos referem-se a:

- Leis Municipais
 - Lei da Mobilidade Urbana de Aracaju;
 - Lei do Consórcio Metropolitano para a Gestão do Transporte Público Coletivo por Ônibus;
 - Lei para a Reestruturação da SMTT; e
 - Lei para a Implantação de Polos Geradores de Tráfego.
- Regulamentos
 - Regulamento dos Serviços de Transporte Público Coletivo por ônibus;
 - Regulamento dos Serviços de Transporte Público Coletivo por Táxi;
 - Regulamento dos Serviços de Transporte Público Coletivo por Fretamento; e
 - Regulamento dos Serviços de Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços.
- Decretos
 - Do Comitê Municipal de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito no Município de Aracaju.

Os instrumentos institucionais relativos à gestão da mobilidade urbana integrarão o Plano de Gestão.

4.5.2 Estrutura da Gestão da Mobilidade Urbana

A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do Poder Público e dotá-lo de 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, especialmente das políticas de planejamento urbano, de planejamento de transportes e da circulação viária.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece as condições para a municipalização do trânsito nos municípios, com ações coordenadas com diversos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, com a estruturação de um órgão gestor executivo.

O órgão gestor executivo, da administração direta ou indireta, estabelecido por uma lei, que estabelece a estrutura administrativa e funcional; a alocação de recursos financeiros, materiais e humanos capacitados, responsável pelo planejamento e execução das políticas públicas de mobilidade urbana.

A gestão da mobilidade urbana do Município de Aracaju é realizada pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT, que será responsável por aprimorar o processo de planejamento e gerenciamento da mobilidade urbana, com atribuição de:



- Coordenar a aplicação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana e suas revisões, considerando a Política de Mobilidade do Município de Aracaju; dos princípios, diretrizes, objetivos, ações estratégicas e instrumentos estabelecidos;
- Promover a articulação com os entes federativos, com o estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado de Sergipe e/ou municípios da Região Metropolitana de Aracaju, para a gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana;
- Priorizar, no conjunto das políticas de mobilidade urbana, o transporte não motorizado sobre todos os outros, o transporte público coletivo sobre o transporte individual e sobre o transporte de bens, mercadorias, mercadorias e serviços;
- Promover a adequação do sistema de infraestrutura, considerando o sistema viário e sua hierarquia, o estacionamento, o mobiliário urbano, os equipamentos do transporte coletivo, os equipamentos de controle e os polos geradores de tráfego, para dar suporte à circulação e transportes de pessoas e bens, mercadorias e serviços; propiciando a universalização do acesso à cidade e às suas oportunidades, buscando uma mobilidade socialmente inclusiva;
- Promover o planejamento, normatização, regulamentação, controle da operação, fiscalização, monitoramento e avaliação da qualidade dos serviços do transporte não motorizado; do transporte motorizado, especialmente o transporte público coletivo; do transporte de bens, mercadorias e serviços e dos polos geradores de tráfego;
- Participar do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;
- Gerir o Fundo de Mobilidade Urbana, a ser instituído, com a finalidade de administrar os recursos destinados à mobilidade urbana; e
- Estabelecer, promover e gerenciar os modos de participação da sociedade nos aspectos relativos à mobilidade urbana.

O Conselho de Mobilidade Urbana será responsável em gerir o Fundo de Mobilidade Urbana, competindo-lhe especificamente:

- Estabelecer as diretrizes e os programas de alocação do Fundo de Mobilidade Urbana;
- Encaminhar e aprovar, anualmente, a proposta de orçamento do Fundo e de seu plano de metas;
- Aprovar as contas do Fundo antes de seu envio aos órgãos de controle interno;
- Dirimir dúvidas quanto à aplicação das diretrizes e normas relativas ao Fundo nas matérias de sua competência;
- Definir normas, procedimentos e condições operacionais; e
- Dar publicidade às decisões, análise das contas do Fundo e pareceres emitidos através de publicação em diário oficial e meio eletrônico, bem como disponibilizar a qualquer interessado para exame e extração de cópias.

A administração do Fundo de Mobilidade Urbana será de competência da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania - SEMDEC.



Os recursos do Fundo de Mobilidade Urbana deverão ser aplicados na consecução das finalidades deste Plano Diretor, especialmente:

- Implantação da infraestrutura da mobilidade urbana;
- Realização de pesquisas destinadas ao aprimoramento da mobilidade urbana;
- Elaboração e implementação de projetos de mobilidade urbana;
- Equipamentação da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - SMTT;
- Capacitação do corpo técnico e funcional da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT; e
- Outras atividades pertinentes à melhoria da mobilidade urbana.

Cabe ao Fundo de Mobilidade Urbana receber recursos para a mobilidade urbana, oriundos de:

- Recursos próprios do município;
- Transferências intergovernamentais;
- Transferências de instituições privadas;
- Transferências do exterior;
- Transferências de pessoas físicas;
- Receitas provenientes da utilização de bens, mercadorias públicos: edificações, equipamentos e mobiliário urbano;
- Valores devidos das medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes dos Relatórios de Impactos de Circulação;
- Contribuições de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base neste Plano;
- Renda proveniente da aplicação financeira dos recursos próprios;
- Multas provenientes de infrações ocorridas na circulação viária;
- Multas provenientes de infrações ocorridas na operação do transporte público coletivo;
- Doações; e
- Outras receitas que lhe sejam destinadas por lei.

A SMTT, autarquia municipal, integrante da estrutura da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (SEMDEC), foi criada pela Lei 1030/1984, com o estabelecimento de sua estrutura administrativa, sendo modificada pela Lei 2576/1998 e alterada pela Lei 3.455/2007.



A proposta para a SMTT prevê a sua reestruturação de modo a responder às demandas da mobilidade urbana, especialmente as de planejamento, operação e fiscalização, sendo necessário a equipamentação dos serviços e ampliação do quadro técnico, para fazer frente às necessidades da gestão, decorrente da deficiência de infraestrutura, equipamentos e quadro técnico.

As intervenções previstas abrangem:

- Reestruturação da SMTT:
 - Reestruturação administrativa, com a substituição da denominação da Diretoria de Planejamento e Sistemas para Diretoria de Engenharia e Planejamento;
 - Criação da Diretoria de Tecnologia da Informação;
 - Ampliação da Diretoria de Transportes Públicos;
 - Reestruturação da Diretoria de Trânsito;
 - Ampliação do quadro técnico e promoção de capacitação e qualificação profissional;
 - Criação de um sistema tecnológico moderno, com a aquisição de *softwares*; e
 - Ampliação das instalações.

A reestruturação da SMTT abrange a ampliação da estrutura administrativa, funcional, tecnológica e física.

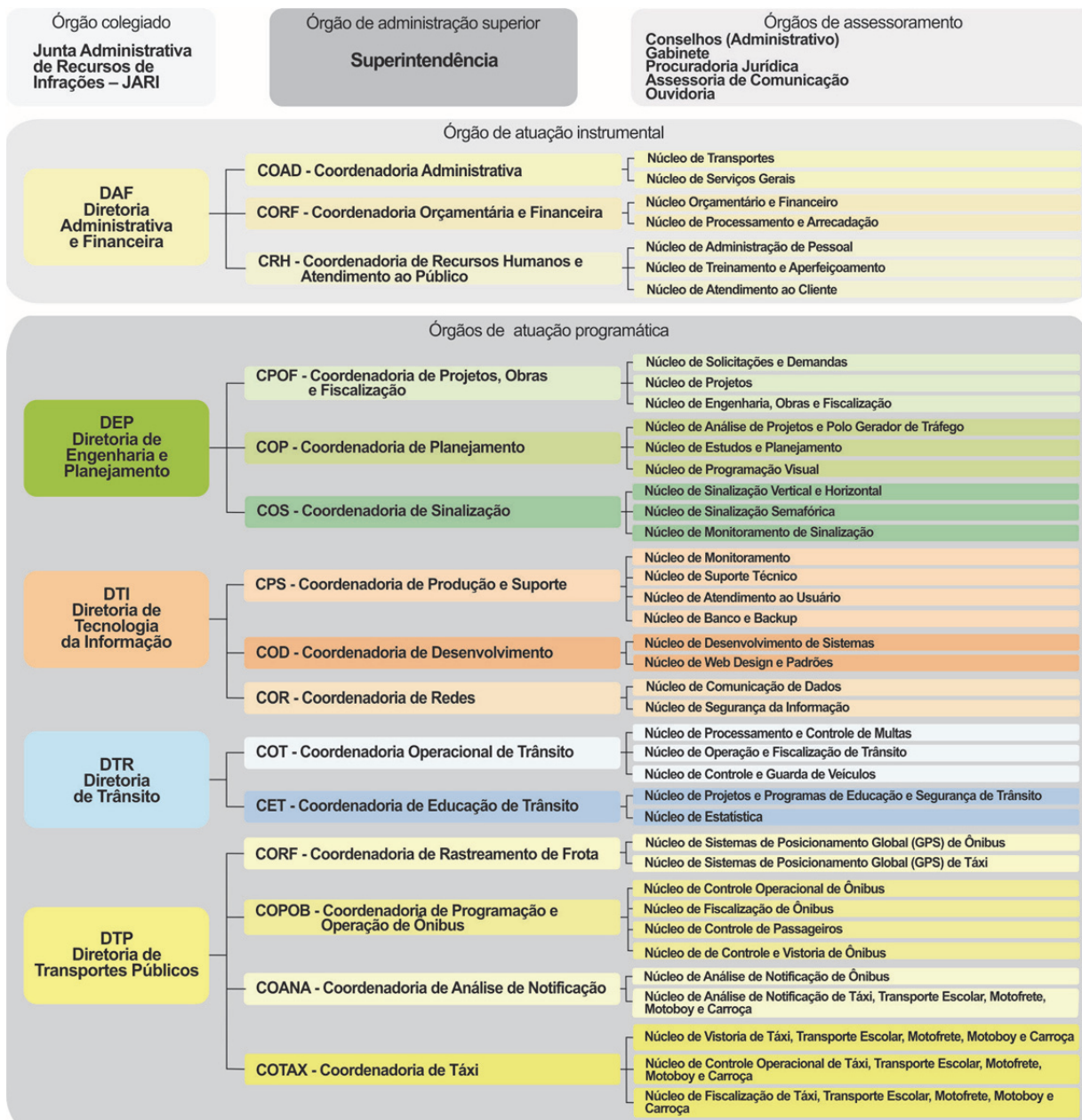
A alteração da estrutura administrativa é necessária para abrigar as novas funções em processo de implantação, com a aquisição de novos equipamentos e programas para a operação e fiscalização da mobilidade urbana. Entre as modificações previstas destacam-se:

- A reestruturação da Diretoria de Planejamento e Sistemas, com a substituição da denominação para Diretoria de Engenharia e Planejamento, ampliando a área de atuação, priorizando a manutenção de uma equipe técnica especializada, com a Diretoria composta pela Coordenadoria de Projetos, Obras e Fiscalização: formada pelo Núcleo de Solicitações e Demanda, Núcleo de Projetos e Núcleo de Engenharia, Obras e Fiscalização; Coordenadoria de Planejamento: constituído pelo Núcleo de Análise de Projetos e Polo Gerador de Tráfego, Núcleo de Estudos e Planejamento e Núcleo de Programação visual; e Coordenadoria de Sinalização: definida pelo Núcleo de Sinalização Horizontal e Vertical, Núcleo de Sinalização Semafórica e Núcleo de Monitoramento de Sinalização;
- A criação da Diretoria de Tecnologia da Informação para dar suporte às funções administrativas requeridas pelas novas aquisições de *softwares* e *hardwares* que auxiliam na atuação do órgão, necessitando uma equipe técnica especializada, devendo ser composta pela Coordenadoria de Produção e Suporte, definida pelo Núcleo de Monitoramento, Núcleo de Suporte Técnico, Núcleo de Atendimento ao Usuário e Núcleo de Banco e *Backup*; Coordenadoria de Desenvolvimento, formada pelo Núcleo de Desenvolvimento de Sistemas e Núcleo de *Web Design* e Padrões; Coordenadoria de Redes, com o Núcleo de Comunicação de Dados e Núcleo de Segurança da Informação;



- A ampliação da Diretoria de Transportes Públicos objetiva a melhoria do gerenciamento do transporte público coletivo por ônibus, definida pela Coordenadoria de Rastreamento de Frota, composta pelo Núcleo de Sistema de Posicionamento Global (GPS) de Ônibus, Núcleo de Sistema de Posicionamento Global (GPS) de Táxi; Coordenadoria de Operação e Programação de Ônibus, formada pelo Núcleo de Controle Operacional de Ônibus, Núcleo de Fiscalização de Ônibus, Núcleo de Controle de Passageiros e Núcleo de Vistoria de Ônibus; Coordenadoria de Análise de Notificação, constituída pelo Núcleo de Vistoria de Táxi, Transporte Escolar, Motofrete e Motoboy, Núcleo de Controle de Táxi, Transporte Escolar, Motofrete, Motoboy e Carroça e Núcleo de Fiscalização de Táxi, Transporte Escolar, Motofrete, Motoboy e Carroça;
- Reestruturação da Diretoria de Trânsito com uma melhor capacitação do corpo técnico, formada pela Coordenadoria Operacional de Trânsito formada pelo Núcleo de Processamento e controle de Multas e Núcleo de Operação e Fiscalização; e pela Coordenadoria de Educação de Trânsito formatada pelo Núcleo de Projeto e Programação de Educação no Trânsito

26. Organograma proposto





A ampliação do quadro técnico e a promoção de capacitação e qualificação profissional são importantes para dar suporte à SMTT no cumprimento de suas atribuições, com o corpo técnico permanentemente capacitado, com programas contínuos de treinamento, formação e requalificação técnica, com capacitação e qualificação em engenharia de tráfego, na área de transporte público e de tecnologia da informação.

A criação de um sistema tecnológico moderno, com a aquisição de *softwares* é para dotar a instituição de novas tecnologias, objetivando uma melhor performance no cumprimento de suas atribuições.

Para dar suporte à reestruturação da SMTT é indispensável a ampliação das suas instalações, para abrigar a nova diretoria e a reestruturação das existentes e especialmente para a implantação de um Centro de Controle Operacional (CCO), que dará suporte ao planejamento, operação e fiscalização do trânsito e do transporte coletivo.

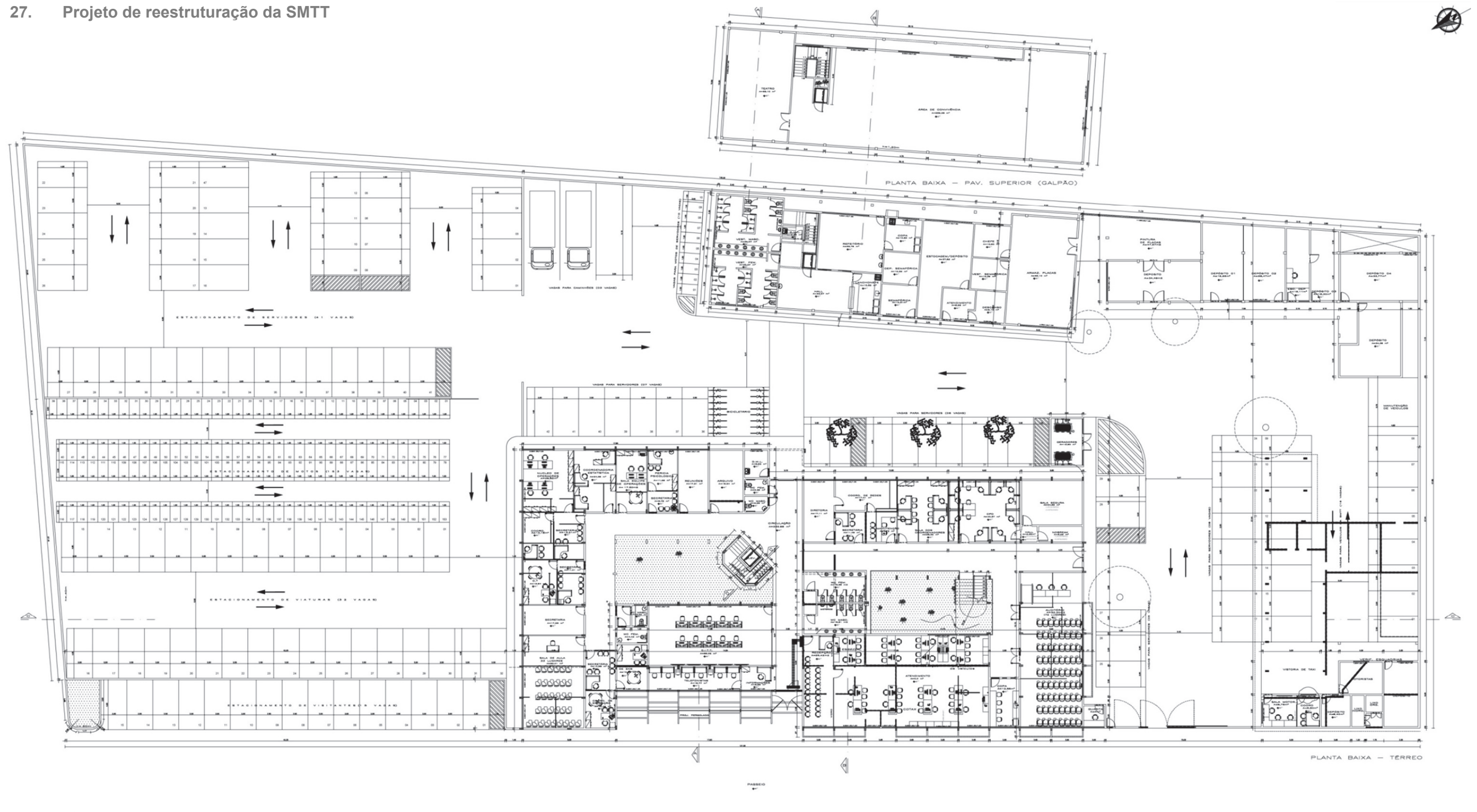
29. Intervenções propostas para a estrutura da gestão da mobilidade urbana

| Diretriz | Intervenções programadas |
|--|---|
| Reestruturação da SMTT | Reestruturar a Diretoria de Planejamento e Sistemas para Diretoria de Engenharia e Planejamento |
| | Criar a Diretoria de Tecnologia da Informação |
| | Reestruturar a Diretoria de Transportes Públicos |
| | Promover concurso público para preenchimento de vagas |
| Promoção da Qualificação Técnica, com a capacitação profissional dos técnicos da autarquia | Realizar treinamento, formação e requalificação de técnicos |
| | Promover cursos na área de engenharia de tráfego |
| | Promover cursos na área de tecnologia da informação |
| | Promover cursos na área de transporte público |
| Estruturação Tecnológica | Promover cursos na área de planejamento urbano e mobilidade urbana |
| | Adquirir softwares |
| Ampliação das Instalações da SMTT | Ampliar as instalações da autarquia |

As intervenções propostas integram o Plano de Gestão, inserindo-se no Programa de Reestruturação da SMTT.



27. Projeto de reestruturação da SMTT



- PAREDE-DEMOLIR
- PAREDE-CONSTRUIR
- DIVISORA-DEMOLIR
- DIVISORA-CONSTRUIR

SMTT
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

RUA "O", Nº 200 - DISTRITO INDUSTRIAL, TEL. 31781410/31781412

SMTT
Aracaju
Título: Segurança e Cidadania

PROJETO:
REVISÃO AMPLIAÇÃO DO PRÉDIO DA SMTT
PLANTA BAIXA-CONSTRUIR/DEMOLIR

LOCAL:
RUA ROBERTO FONSECA, 200 - DIA, ARACAJU/SE

| | | | |
|-------------|------|------------|-------|
| APROVADO EM | DATA | ESCALA | FOLHA |
| DPS | DPS | 22/08/2013 | 1/125 |

01/03



4.5.3 Sistema de Comunicação

A gestão da mobilidade urbana compreende, entre outras, o desenvolvimento de estratégias de comunicação, com padrões de eficiência e qualidade requeridos no processo, abrangendo o desenvolvimento de estratégias de comunicação, através de um processo de comunicação interna e externa, com o objetivo de melhoria da gestão, assegurando ao cidadão a facilidade de acesso e disponibilidade de informações.

A informação não só contribui com a gestão, assegurando maior eficiência e eficácia ao processo decisório, mas amplia os meios tradicionais de comunicação nas organizações (telefone, fax, jornal, revista, TV, rádio), implementando as funções de armazenamento (disco ótico, *sites*, *database*, arquivos magnéticos) e sistemas de processamento (computadores, processadores), indo além dos possíveis limites e fronteiras pela via das redes Internet, Extranet/Intranet.

A proposta para o sistema de comunicação objetiva a comunicação produtiva, visando um compromisso com o interesse público e poder de ação, para promover uma gestão aberta, qualificando canais, meios e recursos que permitam a viabilização da comunicação de interesse público e o envolvimento de todos os interessados.

As ações para a melhoria do sistema de comunicação referem-se a:

- Revisão e automação dos processos;
- Estabelecimento de estratégias de redimensionamento, relocação, capacitação e valorização do serviço público;
- Melhoria dos serviços prestados.

29. Intervenções propostas para o sistema de comunicação

| Diretriz | Intervenções programadas |
|------------------------------------|--|
| Melhoria do Sistema de Comunicação | Revisão e automação dos processos |
| | Estabelecimento de estratégias de redimensionamento, relocação, capacitação e valorização do serviço público |
| | Melhoria dos serviços prestados |

O sistema de comunicação faz parte do Plano de Gestão, no componente Programa do Sistema de Comunicação.



4.5.4 Mecanismos de Monitoramento e Avaliação

A avaliação das políticas urbanas, de transporte público e de trânsito implica na adoção de indicadores de eficácia e eficiência para medir os impactos das políticas públicas.

Os indicadores são definidos por dados que representam ou quantificam um insumo, um resultado, uma característica, uma situação ou um desempenho de um processo, de um serviço, de um produto ou da organização como um todo.

O monitoramento e avaliação da mobilidade urbana é caracterizado pelo estabelecimento de metodologias para a verificação das políticas públicas de mobilidade urbana e da sua implementação, segundo as diretrizes estabelecidas, cuja metodologia e os instrumentos serão aprovados pelo Conselho de Mobilidade Urbana.

As intervenções propostas abrangem:

- Instituição do processo de monitoramento e avaliação da mobilidade urbana:
 - Definir os indicadores; e
 - Efetuar o monitoramento e avaliação da mobilidade urbana.

Os indicadores propostos podem ser analisados no quadro a seguir.

30. Indicadores para o monitoramento

| Indicadores | Descrição | Unidade |
|---|---|--|
| Habitantes / ônibus | Número de habitantes do município pelo número de ônibus existentes | Unidade |
| Tempo de deslocamento | Percentual da população cujo tempo de deslocamento da casa para o trabalho é de menos de 30 minutos. | % |
| Grau de cumprimento de viagens | Quociente da quantidade de viagens realizadas pela quantidade de viagens especificadas | % |
| Grau de aprovação da frota em vistorias programadas | Quociente da quantidade de veículos aprovados sem qualquer notificação na vistoria pelo total de veículos vistoriados | % |
| Grau de reclamação dos usuários sobre o serviço | Quociente da somatória das reclamações de usuários no período analisado pela quantidade de passageiros transportados no mesmo período | Reclamações /100.000 passageiros |
| Grau de ocorrência de acidentes | Quociente da quantidade de acidentes e/ ou incidentes com ou sem vítimas, registrados na SMTT, pela frota operacional no período | Acidentes / veículo |
| Grau de ocorrência de irregularidade de trânsito | Quociente da quantidade de autuações por infrações de trânsito, confirmadas após recursos apresentados, pela frota operacional no período | Infrações / veículo |
| Grau de descumprimento de determinação da SMTT | Quociente da somatória das determinações emitidas pela SMTT e não atendidas no período analisado pela quantidade de das determinações emitidas pela SMTT no mesmo período | Determinações emitidas não atendidas /Determinações emitidas |

As ações integram o Plano de Gestão, inseridas no Programa de Monitoramento e Avaliação da Mobilidade Urbana.



4.6 MODOS DE PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE

A Lei Federal Nº 12.587/2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, considera como princípio da política de mobilidade urbana a “questão democrática e controle social planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

A mesma lei, no Art. 14, II, estabeleceu como direito dos usuários: “participar do planejamento da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana.”

Tal legislação estabeleceu também no seu Art. 15 diversos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade urbana, como os órgãos colegiados, com a participação do Executivo, da sociedade e dos operadores do serviço; as ouvidorias municipais; audiências e consultas públicas e procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

Para a promoção da gestão democrática da mobilidade urbana como um direito do cidadão, a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da sua política deverá ser assegurada pelas seguintes formas:

- Por ações do Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não;
- Por órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- Por ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- Por audiências e consultas públicas;
- Pelos canais de comunicação variados, como a intranet e internet; e
- Por procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários.



Na elaboração de Plano de Mobilidade Urbana é importante a participação da sociedade civil, que tem caráter consultivo, como condição indispensável para a validade do plano, com imposição legal de aplicação de instrumentos como órgãos colegiados, ouvidorias e procedimentos sistemáticos de comunicação, além de audiências e consultas públicas.

Será assegurada a participação por iniciativa da sociedade através de Organizações Não Governamentais, entidades de classe, associações ou outras formas de representação coletiva que conquistam a sua legitimação social; a ser formalizada pelos canais competentes.

Os instrumentos da participação popular podem ser analisados no quadro a seguir:

31. Instrumentos da participação da sociedade

| Ação | Intervenções programadas |
|------------------------------------|---|
| Modos de participação da sociedade | Por ações do Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não |
| | Por órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços |
| | Por ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas |
| | Por audiências e consultas públicas |
| | Por canais de comunicação variados, como a intranet e internet |
| | Por procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários |

Os instrumentos de participação popular integram o Plano de Gestão e o Plano Institucional, inseridos no Programa do Processo de Participação.



5 POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS

5.1 OBJETIVO

Construção de uma cidade sustentável e com qualidade de vida, com mobilidade, entendida como um atributo urbano relativo à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano; com sustentabilidade como “a capacidade de fazer as viagens necessárias para a realização de seus direitos básicos de cidadão, com o menor gasto de energia possível e menor impacto no meio ambiente, tornando-a ecologicamente sustentável” (1); com acessibilidade como a condição do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais; com a circulação urbana como o ato de circular pela cidade, por esforço pessoal (a pé ou de bicicleta) ou pelos meios motorizados de posse ou uso pessoal, ou providos por terceiros, através de serviços oferecidos; com gestão democrática da política de mobilidade urbana e com gestão pública do transporte, com participação da sociedade.

5.2 EIXOS ESTRATÉGICOS

- Prioridade para o transporte não motorizado;
- Implantação do BRT de Aracaju; e
- Melhoria da segurança e da eficiência no controle da circulação viária.

32. Eixos estratégicos

| Prioridade para o transporte não motorizado | Implantação do BRT de Aracaju | Melhoria da segurança e da eficiência no controle da circulação viária |
|---|---|---|
| Ampliar a área de pedestres no centro | Reestruturar o sistema de transporte coletivo público por ônibus, urbano e metropolitano | Hierarquizar o sistema viário segundo os deslocamentos interbairros e intermunicípios |
| | Estruturar o sistema viário para priorizar o transporte de massa | Promover correções de traçado e compatibilizar as ligações viárias |
| | Estabelecer as prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual | Reestruturar o estacionamento público |
| | Implantar equipamentos: terminais de integração, estações de embarque e desembarque e pontos de parada | Adequar os polos geradores de tráfego |
| Melhorar as calçadas na cidade | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: bilhetagem eletrônica, sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança | Realizar ações para a promoção da segurança viária |
| | Implantar mecanismos de monitoramento e avaliação, estabelecendo indicadores de desempenho e o cumprimento de objetivos | Reestruturar a SMTT |
| | Regulamentar a prestação do transporte coletivo público por ônibus | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle do sistema de controle operacional |
| Complementar o Plano Cicloviário | Realizar a licitação da concessão dos serviços de transporte coletivo público, no âmbito urbano e | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle do sistemas de segurança |
| | Promover a cooperação entre entes federativos municipais e metropolitanos, para a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por ônibus | Implantar o CCO |
| | Promover a capacitação dos atores públicos e privados | Instituir os modos e participação da sociedade |

(1) BOARETO, 2003



5.3 POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS

5.3.1 Temas Gerais e de Presença Obrigatória

33. Políticas e estratégias dos temas gerais e de presença obrigatória

| POLÍTICA | ESTRATÉGIA |
|---|--|
| DIFUSÃO DOS CONCEITOS DE MOBILIDADE | |
| Privilegiar o transporte não motorizado com intervenções físicas e operacionais no sistema viário | Considerar os deslocamentos a pé como transporte não motorizado como prioritários na formulação das políticas de mobilidade urbana Promover ações que priorizem o pedestre e o ciclista no confronto com os sistemas motorizados Melhorar as condições das viagens a pé com intervenções na infraestrutura viária Melhorar as condições das viagens por bicicleta com intervenções na infraestrutura viária |
| Melhorar a qualidade e a eficiência do transporte motorizado por transporte público coletivo | Promover ações para priorizar o transporte motorizado público coletivo sobre o individual, com reserva do espaço viário para sua circulação exclusiva Promover ações para a inclusão dos diferentes grupos sociais e econômicos nos sistemas de transporte |
| Criar medidas reguladoras e condicionantes do uso do transporte motorizado privado | Ampliar a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração, com intervenções na Fomentar a colaboração entre autoridades regionais e locais, operadores e grupos de interesse Divulgar informações à população para apoiar a escolha da melhor opção de transporte, divulgando as características da oferta das diversas modalidades de transporte |
| Ampliar a acessibilidade universal | Garantir a acessibilidade universal em todos os meios de transporte |
| AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS E URBANÍSTICOS DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES | |
| Orientar os vetores de crescimento ou de adensamento na definição do padrão de mobilidade com diretrizes para que os impactos ambientais, urbanísticos e de vizinhança sejam considerados na implementação de ações e projetos, refletindo nas políticas públicas | Distribuir com equilíbrio as atividades no território de forma a minimizar a necessidade de transporte Estimular o adensamento nas regiões providas de infraestrutura de transporte e restrição à expansão Preservar fundos de vale e das áreas de várzea para preservação ambiental e regulação da drenagem urbana em lugar da construção de vias marginais aos rios e córregos |
| | Estimular o uso de meios de transporte não motorizados e transporte motorizado público coletivo Tornar obrigatório a realização de estudos de impacto ambiental e/ou de vizinhança para determinados empreendimentos de transporte ou de empreendimentos públicos e privados identificados como polos |
| | Estimular a utilização de fontes de energia renováveis e não poluentes |
| Implementar no âmbito das competências municipais ações para o desenvolvimento de condições de mobilidade adequadas à sustentabilidade ambiental | Implantar programas de monitoramento permanente da qualidade do ar e de controle de emissão de poluentes Implantar programas e controle de ruídos e de poluição sonora Regulamentar a circulação de cargas perigosas |
| | Desenvolver programas de educação ambiental associados às questões de mobilidade |
| | |
| PLANEJAMENTO INTEGRADO DA GESTÃO URBANA E DE TRANSPORTE | |
| Integrar as políticas públicas de transporte motorizado público coletivo, circulação viária e uso do solo, administradas de forma coordenada pelos diversos órgãos municipais, segundo novos paradigmas | Desenvolver procedimentos internos para avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana e dos projetos de transporte e circulação viária no desenvolvimento urbano Estabelecer normas para aprovação de parcelamento do solo, instalação de polos geradores de tráfego e modificação no uso do solo após análise de seu impacto sobre a mobilidade urbana Desenvolver bases de dados compartilhadas envolvendo informações sobre as políticas urbanas e a mobilidade |
| | Capacitar o corpo técnico da administração municipal que atuam na gestão de políticas urbanas nos conceitos de mobilidade urbana e do corpo técnico dos órgãos gestores de transporte e trânsito em noções urbanísticas Realizar estudos conjuntos para avaliação de tendências e projeção das variáveis que incidem sobre a mobilidade, especialmente da demanda e oferta de transporte |
| | |
| PARTICIPAÇÃO DA POPULAÇÃO NO PLANEJAMENTO E ACOMPANHAMENTO DA GESTÃO DO TRANSPORTE | |
| Definir as políticas para a participação da população na elaboração, implementação do PlanMob e na gestão de ações cotidianas de gestão | Definir processos para participação da população na elaboração do PlanMob, incluindo a forma e tipologia (audiências públicas, reuniões regionais ou específicas com grupos definidos), considerando os segmentos da população (idosos, estudantes e outros) e da sociedade (sindicatos, associações e entidades representativas da sociedade civil) |
| | Estabelecer estratégias de envolvimento dos representantes do poder legislativo no processo de elaboração do PlanMob |
| | Desenvolver processos de capacitação dos representantes dos diversos segmentos da população envolvidos Estabelecer mecanismos de prestação de contas periódicas do andamento do PlanMob para a sociedade na sua elaboração e na sua implementação |
| | Constituir organismos específicos de participação popular permanente, como o Conselho Municipal de Mobilidade, definindo suas competências, abrangência de atuação e estrutura de funcionamento |
| EXECUÇÃO CONTINUADA DOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO | |
| Estabelecer a estrutura e processos internos de acompanhamento permanente e das revisões periódicas do PlanMob | Estabelecer atos normativos que vinculem os investimentos na infraestrutura e nos serviços públicos às orientações do PlanMob |
| | Realizar projetos básicos, funcionais e estudos sequenciais para posterior detalhamento setorial das ações executivas propostas pelo PlanMob |
| | Fixar a periodicidade para atualização do PlanMob |
| | Instituir um banco de dados permanente sobre a mobilidade urbana Realizar processos periódicos de consultas à sociedade |

**33. Políticas e estratégias dos temas gerais e de presença obrigatória (continuação)**

| POLÍTICA | ESTRATÉGIA |
|--|---|
| | PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL |
| Tornar acessível o ambiente físico da circulação | Rebaixar meios-fios nas esquinas e junto às faixas de segurança com a construção de rampas segundo as |
| | Remover barreiras físicas como separadores de fluxos em locais de travessia de pedestres |
| | Sinalizar o passeio público de rotas para a circulação de deficientes visuais, utilizando pisos táteis nos locais de maior circulação e nos pontos de acesso ao transporte motorizado público coletivo |
| | Utilizar semáforos para pedestres com sinal sonoro para orientação aos portadores de deficiência visual |
| Tornar acessível o serviço de transporte motorizado público coletivo | Tomar cuidados especiais na construção e conservação de passeios, tratando-os como parte da via pública |
| | Utilizar tecnologias com padrões adaptados às diferentes anatomias humanas, como crianças, gestantes, idosos e obesos |
| | Construir rampas ou implantação de elevadores nas plataformas e embarque e desembarque |
| | Adaptar os veículos de transporte motorizado público coletivo para acesso de cadeiras de rodas mediante rebaixamento do piso interno dos veículos, implantação de elevadores ou nivelamento dos pisos das plataformas com o piso interno dos veículos |
| | Implantar informações em <i>braille</i> nos pontos de parada de ônibus e terminais |
| | CIRCULAÇÃO EM CONDIÇÕES SEGURAS E HUMANIZADAS |
| Estabelecer a política municipal de educação de trânsito | Implantar programas de educação voltados à mobilidade e ao trânsito seguro |
| | Mudar o foco dos programas de educação infantil na circulação, incluindo conceitos de cidadania e de respeito à locomoção por todos os modos, e não restrita às regras de circulação de veículos |
| | Fiscalizar e corrigir os comportamentos inadequados na circulação por parte de todos os agentes |
| | Controlar as condições adequadas dos veículos em circulação, principalmente dos vinculados aos serviços de transporte motorizado público coletivo |
| | GESTÃO PÚBLICA DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA |
| Criar ou fortalecer o órgão gestor da mobilidade urbana | Fortalecer unidade gestora das políticas de mobilidade urbana, articulada com políticas urbanísticas, integrando a gestão dos transportes não motorizado e transporte motorizado, especialmente do transporte público coletivo e da circulação viária |
| | Capacitar o corpo técnico e instrumental da administração municipal de gestão da mobilidade urbana, com provisão específica de recursos para a gestão |
| Consolidar a base institucional de gestão da mobilidade urbana | Articular a estrutura municipal de gestão da mobilidade urbana com outras instâncias da administração municipal, estadual, metropolitana e regional |
| | Criar fontes de recursos para implantação de infraestrutura e para custeio da gestão da mobilidade urbana |
| | Estabelecer os marcos regulatórios e normativos (leis, decretos, contratos, regulamentos, portarias) pertinentes à mobilidade urbana, considerando o planejamento, engenharia, fiscalização e educação |



5.3.2 Temas Particulares

34. Políticas e estratégias dos temas particulares

| TEMAS PARTICULARES | | ESTRATÉGIA | |
|--|---|--|--|
| COMPONENTE | POLÍTICA | TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO | TRANSPORTE MOTORIZADO |
| | Privilegiar o pedestre em relação a todos os modos de transporte | Implantar e qualificar as calçadas, segundo padrões definidos, adequando as calçadas existentes, com remoção das barreiras arquitetônicas e obstáculos, implantação de mobiliário urbano adequado, ordenando a atuação dos ambulantes, implantando travessias elevadas em locais prioritários, considerando para todos os quesitos a acessibilidade universal | Implantar e qualificar as calçadas, segundo padrões definidos, adequando as calçadas existentes, com remoção das barreiras arquitetônicas e obstáculos, implantação de mobiliário urbano adequado, ordenando a atuação dos ambulantes, implantando travessias elevadas em locais prioritários, considerando para todos os quesitos a acessibilidade universal |
| Transporte Não Motorizado | Estabelecer o modal bicicleta como preferencial sobre os demais modos de deslocamento, exceto em relação aos pedestres Adotar medidas para o tratamento especial para o transporte não motorizado por propulsão humana e por tração animal | Padronizar os semáforos de travessia de pedestres Melhorar e ampliar os calçadões Reestruturar o sistema cicloviário, definido padrão de ciclovia, ciclofaixa, ciclotrata e passeio compartilhado Equipar o sistema cicloviário, implantando bicicletário ou paraciclo nos terminais de integração e estações de embarque e desembarque, segundo padrões definidos e implantar sinalização viária | Padronizar os semáforos de travessia de pedestres Melhorar e ampliar os calçadões Reestruturar o sistema cicloviário, definido padrão de ciclovia, ciclofaixa, ciclotrata e passeio compartilhado Equipar o sistema cicloviário, implantando bicicletário ou paraciclo nos terminais de integração e estações de embarque e desembarque, segundo padrões definidos e implantar sinalização viária |
| | | Promover ações para disciplinar o transporte não motorizado por propulsão humana e por tração animal | Promover ações para disciplinar o transporte não motorizado por propulsão humana e por tração animal |
| | | TRANSPORTE MOTORIZADO | |
| | | Reestruturar o sistema de transporte coletivo público por ônibus, urbano e metropolitano | Reestruturar o sistema de transporte coletivo público por ônibus, urbano e metropolitano |
| | | Estabelecer as prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual | Estabelecer as prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual |
| | | Estruturar o sistema viário para priorizar o transporte de massa | Estruturar o sistema viário para priorizar o transporte de massa |
| | | Implantar e equipamentos de transporte coletivo: terminais de integração, estações de embarque e desembarque, abrigos e pontos de parada | Implantar e equipamentos de transporte coletivo: terminais de integração, estações de embarque e desembarque, abrigos e pontos de parada |
| | | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: bilheteria eletrônica, sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: bilheteria eletrônica, sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança |
| | Implantar o BRT de Aracaju | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho |
| Transporte Público Coletivo | | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo o cumprimento de objetivos e metas | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo o cumprimento de objetivos e metas |
| | | Regular a prestação do transporte coletivo público por ônibus | Regular a prestação do transporte coletivo público por ônibus |
| | | Realizar a licitação da concessão dos serviços de transporte coletivo público, no âmbito urbano e metropolitano | Realizar a licitação da concessão dos serviços de transporte coletivo público, no âmbito urbano e metropolitano |
| | | Promover a cooperação entre entes federativos municipais e metropolitanos, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por ônibus | Promover a cooperação entre entes federativos municipais e metropolitanos, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por ônibus |
| | | Promover a capacitação dos atores públicos e privados | Promover a capacitação dos atores públicos e privados |
| | | Reestruturar o sistema de transporte público por táxi | Reestruturar o sistema de transporte público por táxi |
| Transporte Público por Táxi | Reestruturar o transporte público por táxi | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança |
| | | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho |
| Transporte Público Escolar | Reestruturar o Transporte Público Escolar | Rever a regulamentação para a prestação do serviço de transporte público por táxi | Rever a regulamentação para a prestação do serviço de transporte público por táxi |
| | | Reestruturar o sistema de transporte público escolar | Reestruturar o sistema de transporte público escolar |
| | | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança |
| Transporte Público por Fretamento | Reestruturar o Transporte Público por Fretamento | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho |
| | | Rever a regulamentação para a prestação do serviço do transporte público escolar | Rever a regulamentação para a prestação do serviço do transporte público escolar |
| Transporte Aquaviário | Avallar o Sistema de Transporte Aquaviário | Promover a cooperação entre entes federativos municipais e metropolitanos, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por fretamento | Promover a cooperação entre entes federativos municipais e metropolitanos, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por fretamento |
| | | Estudar a implantação de um sistema de transporte aquaviário, integrado ao transporte público coletivo por ônibus | Estudar a implantação de um sistema de transporte aquaviário, integrado ao transporte público coletivo por ônibus |
| | | TRANSPORTE INDIVIDUAL | |
| Transporte Individual | Reestruturar o Transporte Individual | Adequar a infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas | Adequar a infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas |
| | | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança |

34. Políticas e estratégias dos temas particulares (continuação)

| TEMAS PARTICULARES | | ESTRATÉGIA |
|--|---|---|
| COMPONENTE | POLÍTICA | TRANSPORTE DE BENS, MERCADORIAS E SERVIÇOS |
| Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços | Estruturar a Logística e Carga Urbana | Estruturar a organização da logística de carga urbana |
| | | <p>Criar e consolidar plataformas logísticas com distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade</p> <p>Implantar infraestrutura especializada nas áreas de carga e descarga, com áreas de carga e descarga, plataformas logísticas (distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade)</p> <p>Estabelecer rotas preferenciais, segundo a organização da logística de carga urbana</p> <p>Disciplinar a distribuição de bens, mercadorias e serviços, com o disciplinamento de carga e descarga, áreas de acesso e circulação restrita ou controlada, polos geradores de carga, centros de distribuição e comercialização (públicos e privados)</p> |
| INFRAESTRUTURA | | |
| Circulação e Sistema Viário | Estruturar, Hierarquizar, Dimensionar o Sistema Viário | Hierarquizar o sistema viário segundo os deslocamentos interbairros e intermunicípios |
| | | Tratar as vias urbanas segundo a hierarquia viária, com adequação da configuração física, dotando-as de equipamentos de controle (sinalização viária) |
| | | Estabelecer as prioridades de circulação, segundo as diretrizes dos planos, privilegiando o pedestre e o ciclista sobre os demais modos e a circulação do transporte de massa |
| | | Promover correções de traçado e compatibilizar as ligações e diretrizes viárias |
| | | Tratar os pontos críticos, melhorando a segurança e reduzindo os acidentes |
| | | Implantar infraestrutura compatível com os volumes de tráfego, privilegiando os pedestres e ciclistas, ofertando conforto e segurança aos usuários |
| | | Viabilizar a implantação do Corredor da Avenida Juscelino Kubitschek, para a integração da área norte da cidade e dos Municípios de Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão |
| | | Promover intervenções no sistema viário: Avenida Augusto Franco com a Avenida Tancredo Neves, Avenida José da Silva Ribeiro Filho, Avenida OBA 4, Avenida Tancredo Neves - retorno Toyota, Entorno do Aeroporto, G9, Rótula do Caju, Rua Itabaiana, Via de Contenção - na Farolândia, Via de Contenção - no Shopping Rio Mar, Via 28 BC |
| | | Pavimentar as vias urbanas, com pavimentos adequados aos volumes e tipos de tráfego previstos |
| | | Promover o controle e fiscalização do uso do sistema viário |
| Estacionamento | Estruturar a Pavimentação Urbana | Implantar equipamentos de controle (sinalização viária, câmeras de monitoramento) |
| | | Padronizar as calçadas, considerando a acessibilidade universal |
| | | Pavimentar as calçadas segundo a tipologia estabelecida, considerando a acessibilidade universal |
| | | Implantar e ampliar cicloviárias, ciclofaixas, ciclorotas e passeios compartilhados segundo as normas estabelecidas, com sinalização e equipamentos adequados |
| | | Ampliar o sistema de bicicletas de aluguel |
| | | Estabelecer a tipologia e restrições do estacionamento público nas vias urbanas |
| | | Implantar o estacionamento rotativo |
| | | Estabelecer as questões relativas ao estacionamento privado |
| | | Dotar as calçadas de mobiliário urbano, considerando a acessibilidade universal |
| | | Implantar equipamentos de transporte coletivo: terminais, estações, abrigos e pontos de parada |
| Mobilidade Urbana Equipamentos do Transporte Coletivo | Equipar o Transporte Coletivo | Implantar sinalização horizontal e vertical |
| | | Implantar sinalização semafórica |
| | | Implantar equipamentos para o controle operacional da circulação viária |
| Equipamentos de Controle da Circulação Viária e do Transporte Coletivo | Equipar os Equipamentos de Controle da Circulação Viária e do Transporte Coletivo Público | Implantar equipamentos para o controle operacional do transporte coletivo |
| | | Implantar equipamentos de controle do sistema de comunicação |
| | | Implantar o CCC |
| Polos Geradores de Tráfego | Adequar os Polos Geradores de Tráfego | Instituir parâmetros para a classificação dos polos geradores de tráfego |
| | | Identificar os polos geradores de tráfego |
| Regulamentar os procedimentos para os estudos de impacto dos polos geradores de tráfego e as medidas mitigatórias e compensatórias | | |



34. Políticas e estratégias dos temas particulares (continuação)

| COMPONENTE | TEMAS PARTICULARES | | |
|---------------------------------------|---|---|--|
| | POLÍTICA | ESTRATÉGIA | |
| Reestruturar a SMIT | Reestruturar a SMIT | GESTÃO | |
| | | Substituir a denominação da Diretoria de Planejamento e Sistemas para Diretoria de Engenharia e Planejamento | |
| | Promover a Qualificação Técnica, com a Capacitação Profissional dos Técnicos da Autarquia | Reestruturar a Diretoria de Transportes Públicos | Reestruturar a Diretoria de Trânsito |
| | | | Realizar treinamento, formação e requalificação de técnicos |
| | | | Promover cursos na área de engenharia de tráfego |
| | | | Promover cursos na área de tecnologia da informação |
| | | | Promover cursos na área de transporte público |
| | | | Promover cursos na área de planejamento urbano e mobilidade urbana |
| | | | Criar um sistema tecnológico moderno, com a aquisição de softwares e hardwares |
| | | | Ampliar as instalações da autarquia |
| Melhorar o Sistema de Comunicação | | Rever e automatizar os processos | |
| | | Estabelecer estratégias de redimensionamento, relocação, capacitação e valorização do serviço público | |
| Instituir o Monitoramento e Avaliação | Instituir o Processo de Monitoramento e Avaliação da Mobilidade Urbana | Melhoria dos serviços prestados | |
| | | Realizar ações para promoção da segurança viária | |
| Estruturar o Processo de Participação | Instituir os Modos de Participação da Sociedade | Definir os indicadores | |
| | | Efetuar o monitoramento e avaliação da mobilidade urbana | |
| Articulação Institucional | Definição dos Atores e suas Atribuições no PlanMob e na sua Implementação | Por ações do Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não | |
| | | Por órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços | |
| | Adoção de medidas reguladoras | Por ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas | |
| | | Por audiências e consultas públicas | |
| | | Por canais de comunicação variados, como a intranet e internet | |
| | | Por procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários | |
| | ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL | | |
| | Articulação Institucional | Adoção de medidas reguladoras | Definir os atores e suas atribuições no PlanMob e na sua implementação |
| | | | Normalizar, por decreto, os atores e suas atribuições |
| | | | Estabelecer os instrumentos legais - leis; de regulamentação - regulamentos; e normativos - decretos e portarias |



6 PLANO DE AÇÃO

6.1 FUNDAMENTOS

O Plano de Ação caracteriza-se como uma ferramenta para viabilizar o Plano de Mobilidade de Aracaju, demonstrando a estratégia de implementação; segundo as metas e prazos, o processo de execução, indicando o que será executado, o órgão responsável e quando a ação ou medida será implementada; formatado segundo os cenários estabelecidos para a sua consecução.

O Plano de Ação será constituído por:

- Políticas públicas – traduzidas pelas regras ou orientações da administração municipal, que definem a direção e os objetivos que formatam os planos, programas, projetos, definidos por produtos, ações e atividades a serem implementadas;
- Plano – conjunto de programas, projetos produtos, ações e atividades que viabilizam o projetado para solucionar um problema ou atender uma necessidade/demanda da sociedade, atuando como um instrumento da atuação governamental;
- Programa – que articula um conjunto de projetos produtos, ações e atividades que convergem para a solução de um problema ou o atendimento de uma necessidade/demanda da sociedade, identificando formas de atuação, caracterizando-se como um instrumento da atuação governamental;
- Projeto – individualiza produtos, ações e atividades temporárias, com início e fim definidos, planejado, executado e monitorado, que substanciam a criação de um produto, serviço ou resultado exclusivo, na concretização de obras e/ou bens, desenvolvido em etapas, de acordo com uma elaboração progressiva, com recursos definidos, para se alcançar uma situação desejada;
- Produto – concretização e/ou materialização das atividades dos programas e/ou projetos, na realização de obras e/ou bens, concretos, definidos e mensuráveis;
- Ação – atividade a ser realizada na consecução de um objetivo e/ou evento específico; e
- Atividade – execução de uma tarefa ou ação.

As linhas estratégicas do Plano de Mobilidade de Aracaju, que objetiva o delineamento das diretrizes básicas, foram identificadas em:

- Prioridade para o transporte não motorizado;
- Implantação do BRT de Aracaju; e
- Segurança e eficácia no controle da circulação viária.

O Plano de Ação será configurado por cenários, que simulam a implantação dos planos, programas, projetos, produtos, ações e atividades, refletindo diversas possibilidades sociais, econômicas, políticas, institucionais, e outras, influenciando positiva ou negativamente a execução do planejado, além de possíveis vulnerabilidades de planos, programas e projetos. A construção do futuro, baseada nas perspectivas assinaladas pelos cenários,



substancia a formulação de linhas estratégicas, que permitirão estabelecer as diretrizes de abrangência municipal para efetivar a gestão integrada, com o estabelecimento de metas de curto, médio e longo prazo.

Os cenários devem ter uma visão plural, pois delineiam diversos futuros, sendo que o horizonte dos cenários a definir devem traduzir possibilidades passíveis de ocorrer e na definição de estratégias devem-se considerar variáveis qualitativas, pois as quantitativas não têm significado, devido às incertezas.

Na análise das tendências devem ser considerados os acontecimentos segundo uma sequência temporal; observar que as variáveis seguem padrões de comportamento semelhantes ao longo do tempo; e um evento é sempre seguido por outro de acordo com uma proximidade espacial e/ou temporal.

A elaboração de cenários envolve a procura qualificada de informações, o que abrange muita pesquisa, identificando aspectos restritos – para estabelecer os fatos necessários para um cenário específico, e aspectos amplos – que esboçam o processo de configurar uma abordagem abrangente.

Para quantificar os cenários é preciso utilizar modelos matemáticos e estatísticos capazes de simular as hipóteses de partida dos cenários e analisar a consistência da evolução. Os modelos poderão ser calibrados com base nos dados históricos levantados e na análise das inter-relações existentes. Alternativamente poderão ser usadas simulações numéricas para permitir a quantificação dos impactos das políticas adotadas e/ou propostas.

A modelagem, que estabelece uma representação simplificada da realidade futura, deve ser efetuada considerando parâmetros de projeção das variáveis a simular, definindo valores representativos das hipóteses de partida, com análise da consistência, para adequar o desempenho futuro das variáveis.

Para a modelagem, com a projeção de estimativas de probabilidades de ocorrência de estados futuros com base na consulta estruturada analisam-se eventos futuros e tendências para a geração de visões sobre o futuro, de acordo com um nível de consenso.

Entre as diversas metodologias existentes, escolheu-se a que estabelece quatro tipos de cenários:

- Cenário Atual: caracterizando a conjuntura presente, referenciada pela análise da mobilidade urbana do município, ou seja, como é situação atual, ou como está no ano zero, ou 2015;
- Cenário Operacional: formulando uma visão de futuro que considera as intervenções previstas para o curto prazo, ou seja, em cinco anos, ou 2020;
- Cenário Tático: estabelecendo uma visão de futuro que estabelece as intervenções previstas para médio prazo, isto é, em dez anos, ou para 2025; e
- Cenário Estratégico: formatando uma visão de futuro de acordo com as intervenções projetadas para longo prazo, ou para quinze anos, em 2030.

Os cenários possibilitam a formulação de estratégias que fundamentam a elaboração de planos, programas e projetos em diversos níveis de atuação, fundamentando as tomadas de decisão e definição de estratégias, sendo necessário considerar os diversos subsistemas que compõem o espaço urbano, seja físico, econômico ou social.



6.2 PLANOS, PROGRAMAS, PROJETOS E AÇÕES

O Plano de Ação configura-se pelos cenários estabelecidos segundo os anos horizontes de projeto, de acordo com os Planos, Programas, Projetos e Ações definidos.

Para o PlanMob de Aracaju os Planos, Programas, Projetos e Ações foram formulados como integrantes dos Temas Particulares e que incluem as diretrizes preceituadas pelos Temas Gerais e de Presença Obrigatória.

Os Planos, Programas, Projetos e Ações foram definidos em cinco planos e pela consolidação, ou seja, a síntese dos cenários:

- A – Plano de Circulação;
- B – Plano de Transporte Motorizado;
- C – Plano de Infraestrutura;
- D – Plano de Gestão;
- E – Plano Institucional; e
- F – Síntese dos Cenários.



35. A – Plano de Circulação

| A - PLANO DE CIRCULAÇÃO | | |
|--|--|---|
| PLANO - PROGRAMA | PROJETO | |
| | AÇÃO | |
| Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju (Lei Municipal nº42/2000) | Adequação à Política de Transportes, Tráfego e Sistema Viário | |
| | Adequação aos Parâmetros do Sistema Viário | |
| Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju (Lei Federal nº13.089/2015) | Adequação à Política de Transportes, Tráfego e Sistema Viário | |
| | Adequação aos Parâmetros do Sistema Viário | |
| Programa de Requalificação Urbana de Aracaju (BID) | Adequação ao Reordenamento Urbano | |
| | Adequação à Readequação da Infraestrutura Viária | |
| Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 - BRT de Aracaju) | Adequação às diretrizes do PAC 2 - BRT de Aracaju | |
| | | Hierarquizar o sistema viário segundo os deslocamentos interbairros e intermunicípios Tratar as vias urbanas segundo a hierarquia viária, com adequação da configuração física, dotando-as de equipamentos de controle (sinalização viária) Estabelecer as prioridades de circulação, segundo as diretrizes dos planos, privilegiando o pedestre e o ciclista sobre os demais modos e a circulação do transporte de massa Promover correções de traçado e compatibilizar as ligações viárias Tratar os pontos críticos, melhorando a segurança e reduzindo os acidentes Implantar infraestrutura compatível com os volumes de tráfego, privilegiando os pedestres e ciclistas, ofertando conforto e segurança aos usuários |
| Programa de Circulação Urbana | Estruturação, Hierarquização, Dimensão | |
| | | Pavimentar as vias urbanas, com pavimentos adequados aos volumes e tipos de tráfego previstos |
| Programa de Calçadas | Estruturação da Pavimentação Urbana | |
| | Adoção de Medidas para o Tratamento Especial de Transporte não Motorizado por Propulsão Humana e por Tração Animal | Promover ações para disciplinar o transporte não motorizado por propulsão humana Promover ações para disciplinar o transporte não motorizado por tração animal |
| Programa de Calçadas | Equipamentação da Mobilidade Urbana | Promover o controle e fiscalização do uso do sistema viário Implantar equipamentos de controle (sinalização viária, câmeras de monitoramento) |
| | Estruturação das Calçadas | Padronizar as calçadas, considerando a acessibilidade universal Pavimentar as calçadas segundo a tipologia estabelecida, considerando a acessibilidade universal |
| Programa Cicloviário | Estruturação do Mobilidade Urbana | Dotar as calçadas de mobiliário urbano, considerando a acessibilidade universal Implantar e ampliar ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e passeios compartilhados, segundo as normas estabelecidas, com sinalização e equipamentos adequados Promover ações e campanhas de educação de trânsito para o compartilhamento da circulação nas vias públicas de todos os modos de deslocamento |
| | Estruturação do Sistema Cicloviário | Ampliar o sistema de bicicletas de aluguel |
| Programa de Estacionamento | Reestruturação do estacionamento público | Estabelecer a tipologia e restrições do estacionamento público nas vias urbanas Implantar o estacionamento rotativo |
| | Adequação dos estacionamentos privados | Estabelecer as questões relativas ao estacionamento privado |



36. B – Plano de Transporte Motorizado

| B - PLANO DE TRANSPORTE MOTORIZADO | | ACÇÃO |
|--|---|--|
| PLANO - PROGRAMA | PROJETO | |
| Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju (Lei Municipal nº42/2000) Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju (Lei Federal nº13.089/2015) Programa de Requalificação Urbana de Aracaju (BID) Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 - BRT de Aracaju) | Adequação à Política de Transportes, Tráfego e Sistema Viário | Reestruturar o sistema de transporte coletivo público por ônibus, urbano e metropolitano |
| | Adequação aos Parâmetros do Sistema Viário | Estabelecer as prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual |
| | Adequação à Política de Transportes, Tráfego e Sistema Viário | Estruturar o sistema viário para priorizar o transporte de massa |
| | Adequação aos Parâmetros do Sistema Viário | Implantar equipamentos de transporte coletivo: terminais de integração, estações de embarque e desembarque e pontos de parada |
| | Adequação ao Reordenamento Urbano | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: bilhetagem eletrônica, sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança |
| | Adequação à Readequação da Infraestrutura Viária | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho |
| | Adequação às diretrizes do PAC 2 - BRT DE Aracaju | Implantar mecanismos de avaliação, estabelecendo o cumprimento de objetivos e metas |
| | | Promover a cooperação entre entes federativos municipais e metropolitanos, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por ônibus |
| | | Realizar a licitação da concessão dos serviços de transporte coletivo público, no âmbito urbano e metropolitano |
| | | Regular a prestação do transporte coletivo público por ônibus |
| Programa de Transporte Público | | Promover a capacitação dos atores públicos e privados |
| | Reestruturação do Transporte Público por Táxi | Reestruturar o sistema de transporte coletivo por táxi |
| | | Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança |
| | | Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho |
| | | Rever a regulamentação para a prestação do serviço de transporte público por táxi |



36. B – Plano de Transporte Motorizado (continuação)

| B - PLANO DE TRANSPORTE MOTORIZADO | |
|---|--|
| PLANO - PROGRAMA | AÇÃO |
| | <p>Reestruturar o sistema de transporte público escolar</p> <p>Implantar ou reestruturar equipamentos de controle : sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança</p> <p>Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho</p> <p>Rever a regulamentação para a prestação do serviço do transporte coletivo público escolar</p> <p>Promover a cooperação entre entes federativos municipais, metropolitanos e estaduais, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por fretamento</p> <p>Constituir a instalação de meios de transportes de passageiros e cargas urbanas, com portos ou atracadores e demais infraestruturas necessárias ao bom desempenho dos Serviço de Transporte Complementar de Passageiros, Serviço de Transporte Turístico e Serviço de Transporte de Cargas</p> <p>Garantir a integração intermodal articulada às atividades de comércio e serviços e ao sistema de transporte público de passageiros</p> <p>Adequar a infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas</p> <p>Implantar ou reestruturar equipamentos de controle : sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança</p> <p>Adequar aos parâmetros estabelecidos na circulação viária</p> <p>Disciplinar e controlar as áreas de estacionamento de bens, mercadorias e serviços</p> <p>Estruturar a organização da logística de carga urbana</p> <p>Criar e consolidar plataformas logísticas com distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade</p> <p>Implantar infraestrutura especializada nas áreas de carga e descarga, com áreas de carga e descarga, plataformas logísticas (distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade)</p> <p>Estabelecer rotas preferenciais, segundo a organização da logística de carga urbana</p> <p>Disciplinar a distribuição de bens, mercadorias e serviços, com o disciplinamento de carga e descarga, áreas de acesso e circulação restrita ou controlada, polos geradores de carga, centros de distribuição e comercialização (públicos e privados)</p> |
| Programa de Transporte Público | <p>Reestruturação do Transporte Público por Fretamento</p> <p>Análise do Sistema de Transporte Aquaviário</p> |
| Programa de Transporte Individual | <p>Reestruturação do Transporte Individual</p> <p>Adequação ao Plano de Circulação</p> <p>Adequação ao Programa de Estacionamento</p> |
| Programa de Logística e Carga Urbana | <p>Estruturação da Logística e Carga Urbana</p> |



37. C – Plano de Infraestrutura

| C - PLANO DE INFRAESTRUTURA | | PROJETO | AÇÃO |
|--|--|---|---|
| Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju (Lei Municipal nº42/2000) | Adequação à Política de Transportes, Tráfego e Sistema Viário | Adequação aos Parâmetros do Sistema Viário | |
| | | Adequação à Política de Transportes, Tráfego e Sistema Viário | |
| Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju (Lei Federal nº13.089/2015) | Adequação aos Parâmetros do Sistema Viário | Adequação ao Reordenamento Urbano | |
| | | Readequação da Infraestrutura Viária | |
| Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 - BRT de Aracaju) | Adequação às diretrizes do PAC 2 - BRT DE Aracaju | | Hierarquizar o sistema viário segundo os deslocamentos interbairros e intermunicípios |
| | | | Tratar as vias urbanas segundo a hierarquia viária, com adequação da configuração física, dotando-as de equipamentos de controle (sinalização viária) |
| Programa de Circulação Urbana | Estruturação, Hierarquização, Dimensionamento do Sistema Viário | | Estabelecer as prioridades de circulação, segundo as diretrizes dos planos, |
| | | | Promover correções de traçado e compatibilizar as ligações viárias |
| | | | Tratar os pontos críticos, melhorando a segurança e reduzindo os acidentes |
| | | | Implantar infraestrutura compatível com os volumes de tráfego, privilegiando os pedestres e ciclistas, ofertando conforto e segurança aos usuários |
| | | | Pavimentar as vias urbanas, com pavimentos adequados aos volumes e tipos de tráfego previstos |
| | | | Promover o controle e fiscalização do uso do sistema viário |
| | | | Implantar equipamentos de controle (sinalização viária, câmeras de monitoramento) |
| | | | Padronizar as calçadas, considerando a acessibilidade universal |
| | | | Pavimentar as calçadas segundo a tipologia estabelecida, considerando a acessibilidade universal |
| | | | Dotar as calçadas de mobiliário urbano, considerando a acessibilidade universal |
| Programa de Calçadas | Estruturação das Calçadas | | Implantar e ampliar ciclovias e ciclofaixas, segundo as normas estabelecidas, com sinalização e equipamentos adequados |
| | | | Ampliar o sistema de bicicletas de aluguel |
| Programa Ciclovitário | Estruturação do Mobiliário Urbano | | Dotar as calçadas de mobiliário urbano, considerando a acessibilidade universal |
| | | | Implantar e ampliar ciclovias e ciclofaixas, segundo as normas estabelecidas, com sinalização e equipamentos adequados |
| Programa de Estacionamento | Reestruturação do Estacionamento Público | | Implantar o sistema de bicicletas de aluguel |
| | | | Implantar o estacionamento rotativo |
| Programa do Mobiliário Urbano | Adequação dos Estacionamentos Privados | | Estabelecer as questões relativas ao estacionamento privado |
| | | | Dotar as calçadas de mobiliário urbano, considerando a acessibilidade universal |
| Implantação do BRT de Aracaju | Reestruturação do Mobiliário Urbano | | Implantar equipamentos de transporte coletivo: terminais, estações e pontos de parada |
| | | | Implantar equipamentos de transporte coletivo: terminais, estações e pontos de parada |
| Programa de Equipamentos de Controle da Circulação Viária | Reestruturação dos Equipamentos de Controle da Circulação Viária | | Implantar sinalização semafórica |
| | | | Implantar equipamentos para o controle operacional da circulação viária |
| Programa de Polos Geradores de Tráfego | Adequação dos Polos Geradores de Tráfego | | Implantar equipamentos para o controle operacional do transporte coletivo |
| | | | Implantar equipamentos de controle do sistema de comunicação |
| | | | Implantar o CCO |
| | | | Instituir parâmetros para a classificação dos polos geradores de tráfego |
| | | | Identificar os polos geradores de tráfego |
| | | | Regularizar os procedimentos para os estudos de impacto dos polos geradores de tráfego e as medidas mitigatórias e compensatórias |



38. D – Plano de Gestão

| D - PLANO DE GESTÃO | |
|---------------------------------------|---|
| PLANO - PROGRAMA | PROJETO |
| | <p>Reestruturação da SMIT</p> <p>Promoção da Qualificação Técnica, com a Capacitação Profissional dos Técnicos da Autarquia</p> <p>Estruturação Tecnológica</p> <p>Ampliação das Instalações da SMIT</p> <p>Melhoria do Sistema de Comunicação</p> <p>Instituição do processo de monitoramento e avaliação da mobilidade urbana</p> |
| Programa de Reestruturação da SMIT | |
| Programa do Sistema de Comunicação | |
| Programa de Monitoramento e Avaliação | |
| Programa do Processo de Participação | |
| | <p>Substituição da denominação da Diretoria de Planejamento e Sistemas para Diretoria de Engenharia e Planejamento</p> <p>Criação da Diretoria de Tecnologia da Informação</p> <p>Ampliação da Diretoria de Transportes Públicos</p> <p>Reestruturação da Diretoria de Trânsito</p> <p>Realizar treinamento, formação e requalificação de técnicos</p> <p>Promover cursos na área de engenharia de tráfego</p> <p>Promover cursos na área de tecnologia da informação</p> <p>Promover cursos na área de transporte público</p> <p>Promover cursos na área de planejamento urbano e mobilidade urbana</p> <p>Criação de um sistema tecnológico moderno, com a aquisição de softwares</p> <p>Ampliar as instações da autarquia</p> <p>Revisão e automação dos processos</p> <p>Estabelecimento de estratégias de redimensionamento, relocação, capacitação e valorização do serviço público</p> <p>Melhoria dos serviços prestados</p> <p>Definir os indicadores</p> <p>Efetuar o monitoramento e avaliação da mobilidade urbana</p> <p>Por iniciativa da sociedade através de Organizações Não Governamentais, entidades de classe, associações ou outras formas de representação coletiva que conquistam a sua legitimação social</p> <p>Por ações do Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não</p> <p>Por órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços</p> <p>Por ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas</p> <p>Por audiências e consultas públicas</p> <p>Por canais de comunicação variados, como a intranet e internet</p> <p>Por procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários</p> |
| | <p>AÇÃO</p> |



39. E – Plano Institucional

| E - PLANO INSTITUCIONAL | | |
|--|---|--|
| PLANO - PROGRAMA | PROJETO | |
| | AÇÃO | |
| Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju | Adequação aos princípios e diretrizes do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju | |
| Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju | Adequação aos princípios e diretrizes do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju | |
| Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju - Construindo para o Futuro (BID) | Adequação aos princípios e diretrizes Programa de Requalificação Urbana de Aracaju | |
| Plano de Articulação Institucional | Definição dos atores e suas atribuições no PlanMob e na sua implementação | Definição dos atores e suas atribuições no PlanMob e na sua implementação Normatizar, por decreto, os atores e suas atribuições |
| | Adoção de medidas reguladoras | Estabelecer os instrumentos legais - leis, de regulamentação - regulamentos; e normativos - decretos e portarias |
| | | Por ações do Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não sociedade civil e dos operadores dos serviços Por ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas Por audiências e consultas públicas |
| Programa do Processo de Participação | Modos de participação da sociedade | Por canais de comunicação variados, como a intranet e internet |
| | | Por procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários |



6.3 CENÁRIOS

6.3.1 Formulação de Cenários

A formulação de cenários revela-se como uma ferramenta de planejamento urbano que delinea um conjunto de futuros razoavelmente plausíveis, estruturalmente diversos, idealizados através de um processo de reflexão mais causal que probabilístico, definido como meio de reflexão e formulação de estratégias para atuar nos modelos de futuros.

Os cenários são considerados como descrições prováveis do futuro, com consistência, estruturadas segundo ideias, formulando relações causais, avaliando os impactos de fatores relevantes para as transformações desejáveis para o futuro.

Os cenários, como instrumentos de planejamento urbano, servem para descrever o sistema urbano, assinalando a interdependência entre ações e devem ser desenvolvidos considerando hipóteses a partir da configuração de incertezas, formuladas de acordo com inter-relações que mantenham coerência, segundo diversas dimensões, com destaque para:

- A ocupação e uso do solo, considerando a demografia, a rede urbana de infraestrutura e os aspectos estruturantes da cidade;
- A estrutura e significância das principais atividades econômicas que concorrem para formatar a área urbana;
- A infraestrutura econômica, com a avaliação dos fluxos e o transporte existentes na cidade, o processo de comunicação, armazenagem e distribuição dos bens e produtos produzidos;
- O estágio de desenvolvimento da ciência, tecnologia e inovação, referenciando a produção do conhecimento e acesso às informações;
- A gestão pública, avaliando os instrumentos da ação governamental, da participação da sociedade civil e da integração das políticas públicas;
- Os investimentos públicos, especialmente considerando as receitas e despesas destinadas à infraestrutura;
- Os aspectos relativos ao desenvolvimento humano, considerando seus parâmetros;
- Os aspectos relativos ao meio ambiente, analisando os biomas, os ecossistemas, as condições geomorfológicas, hidrológicas e de clima;
- Os conflitos existentes, considerando os conflitos locais e regionais; e;
- Os resultados, avaliando os indicadores de eficácia e eficiência que incidam sobre os parâmetros considerados.



A caracterização de cenários visa a construção do modelo de município desejado, formatando um direcionamento para uma situação futura, de acordo com tendências, revelando as perspectivas de transformação da cidade por um período de tempo, e servem para transformar informações estratégicas em percepções novas, delimitando realidades e possibilidades futuras, considerando determinados condicionantes.

Os cenários constituem um processo de identificação, a partir da situação atual com a previsão e mobilização de potenciais disponíveis e condições favoráveis para direcionar planos, programas, projetos e ações com o objetivo de obter resultados desejáveis para o futuro da cidade.

A formulação de cenários desenham diferentes configurações de futuro e subsidiam as estimativas da demanda futura de transporte e embasam a avaliação das propostas formuladas em diferentes contextos.

Entre as diversas metodologias de formulação de cenários, adotou-se como configuração:

- Cenário Atual 2015: refletindo a situação, ou seja, as características no ano 0 do projeto, com a definição e espacialização dos indicadores e a síntese dos condicionantes;
- Cenário Proposto 2015: com a implantação do sistema BRT, que redefinirá o sistema de transporte coletivo de Aracaju e de sua Região Metropolitana;
- Cenário Operacional 2020: caracterizando uma perspectiva segundo um horizonte de cinco anos, com a definição e espacialização dos indicadores, espacialização dos planos, programas e projetos, com a avaliação da situação futura de acordo com um horizonte previsto;
- Cenário Tático 2025: estabelecendo uma possibilidade, de acordo com um horizonte de dez anos, definindo e especializando os indicadores, os planos, programas e projetos previstos, identificando uma situação futura que traduza um horizonte previsto; e
- Cenário Estratégico 2030: com a individualização de uma situação de um horizonte de quinze anos, segundo projeções de indicadores, com espacialização de planos, programas e projetos, que demonstrem uma situação futura, revelando um horizonte previsto.

Para a definição de propostas deverão ser estabelecidas diretrizes técnicas, de planejamento, de gestão e de participação, com o estabelecimento de ações segundo os cenários previstos, com a definição de planos, programas e projetos, caracterizando propostas, a serem avaliadas através da realização de simulações.

A formulação de cenários para o planejamento do transporte coletivo abrange um universo de possibilidades, estabelecido segundo horizontes de curto, médio e longo prazos.

A elaboração de cenários envolve a procura qualificada de informações, o que abrange muita pesquisa, identificando aspectos restritos, que estabelecem os fatos necessários para um cenário específico; e aspectos amplos que esboçam o processo de configurar uma abordagem abrangente.



Na descrição de comportamentos futuros das variáveis, considerando atores e indicadores, é importante a consulta de especialistas com experiência na formulação de visões de futuro e avaliação das inter-relações entre os componentes.

Para quantificar os cenários é preciso utilizar modelos matemáticos e estatísticos capazes de simular as hipóteses de partida dos cenários e analisar a consistência da evolução. Os modelos poderão ser calibrados com base nos dados históricos levantados e na análise das inter-relações existentes. Alternativamente poderão ser usadas simulações numéricas para permitir a quantificação dos impactos das políticas adotadas e/ou propostas.

A modelagem, que estabelece uma representação simplificada da realidade futura, deve ser efetuada considerando parâmetros de projeção das variáveis a simular, definindo valores representativos das hipóteses de partida, com análise da consistência, para adequar o desempenho futuro das variáveis.

Para a modelagem, com projeção de estimativas de probabilidades de ocorrência de estados futuros, existem diversas técnicas de pesquisa prospectiva, com base na consulta estruturada a especialistas que analisam eventos futuros e tendências para a geração de visões sobre o futuro.

Para o PlanMob de Aracaju, formulado inicialmente pelo Instituto de Mobilidade Sustentável Rua Viva e por técnicos de SMTT, foi adotando como ano base 2012, tendo como cenários os horizontes de 2022 e 2032.

Para a adequação do PlanMob de Aracaju, desenvolvido por Jaime Lerner Arquitetos Associados, foram consideradas as atualizações das bases de 2012 para a matriz base de 2015, destacando-se as projeções referentes aos dados do transporte coletivo.

A adequação dos dados e formulação dos cenários foi executado pela MobPlan Engenharia, contratada para a realização das projeções.

A atualização das bases possibilitou a caracterização de:

- Cenário Atual 2015: considerando os dados de um cenário a referente a 2015, como ano 0;
- Cenário Proposto 2015: considerando dados com a implantação do sistema BRT
- Cenário Operacional 2020: projeção de dados para formatar um cenário futuro relativo a 2020, estabelecido como ano 5;
- Cenário Tático 2025: formulação de um cenário futuro para 2025, com a projeção de dados, que caracterizou o ano 10; e
- Cenário Estratégico 2030: projeção de dados, que simulou um cenário futuro referente 2030, formatando o ano 15.

A metodologia empregada e os resultados obtidos nas simulações do sistema de transporte coletivo urbano e metropolitano que fundamentam o PlanMob de Aracaju, executados pela MobPlan Engenharia, foi realizada segundo técnicas e ferramentas de modelagem, para fornecer aos planejadores resultados que possibilitam uma análise crítica e caracterizar situações, atuais e futuras, do transporte coletivo nas cidades.

A utilização de um modelo de transporte para uma representação simplificada da realidade, com redução de sua variabilidade e complexidade a níveis que permitam a compreensão e especificação de uma forma adequada, refletida pela representação gráfica do sistema de transporte, parametrizada em seus diversos níveis e representado através de elementos que serão interligados como nós, eixos viários, dados operacionais das linhas do sistema.

Os elementos do modelo são identificados como:

- Nós: elemento mais simples do modelo, representado como um ponto, com coordenadas “x” e “y” específicas, numerados com coordenadas georreferenciadas a partir de dados de latitude e longitude, que permitirão seu posicionamento exato no espaço, divididos em duas categorias: nós comuns, que através dos eixos de ligações representarão a infraestrutura disponível do sistema; e os centroides, que representará a localização simplificada dos usuários em cada zona da matriz de viagens;

28. Nós do modelo de transporte de Aracaju



Fonte: MobPlan 2015

- Links: definidos pela conexão de uma série de nós, representando as vias, normalmente designados de origem e de destino; referenciando extensões, velocidade médias, o número de faixas das vias, classificação hierárquica, se é unidirecional ou bidirecional, quais conversões são permitidas, quais modais podem utilizá-la, entre outros; possibilitando calcular diversos parâmetros, como o tempo gasto para percorrer o espaço entre os dois nós, estabelecendo um custo generalizado, atributo que combina vários dados e permitirá, durante o processo de alocação, comparação entre alternativas apresentadas ao usuário;

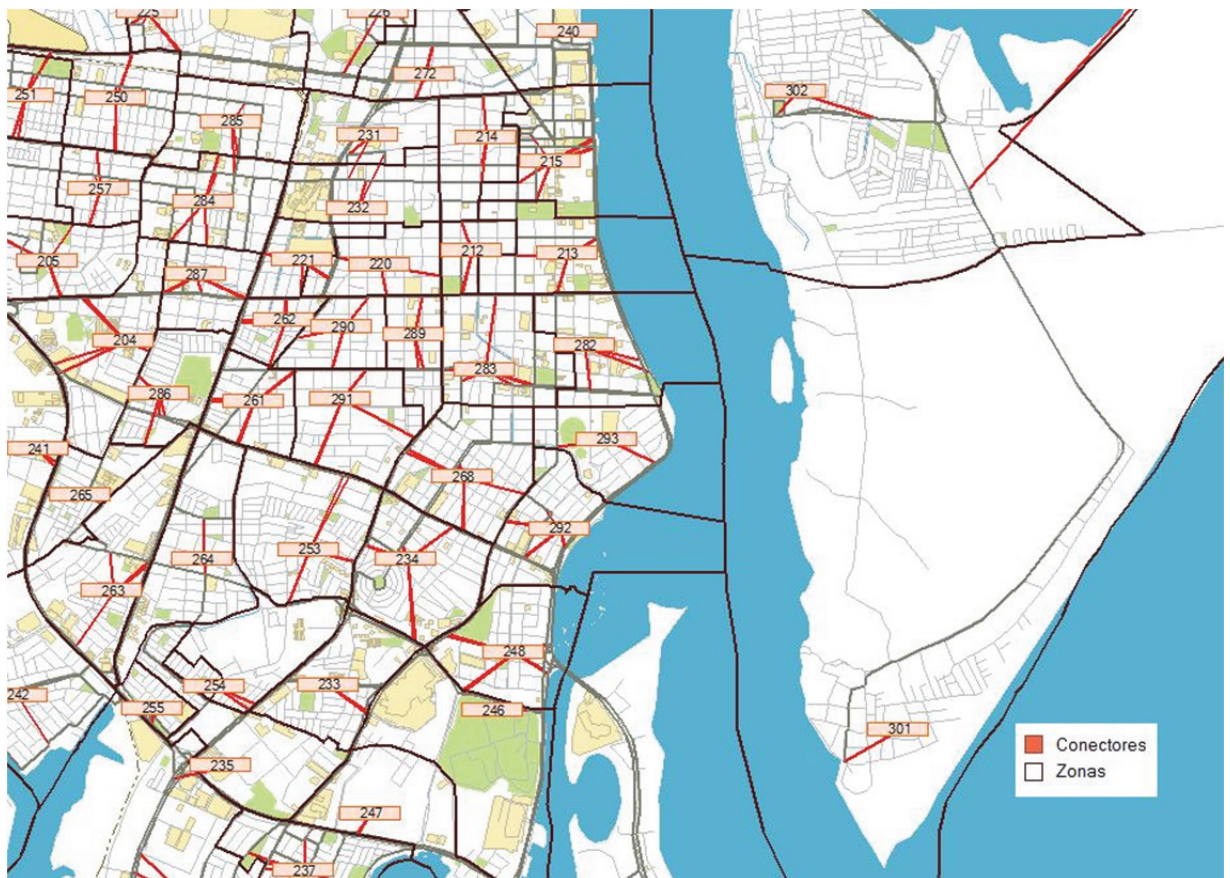
29. Links do modelo de transporte de Aracaju



Fonte: MobPlan 2015

- Zonas: com a codificação de dados de origem e destino são estabelecidas as zonas que são os agrupamentos de amostras populacionais nas quais são estimadas características similares, baseadas em setores censitários ou subdivisões políticas que usadas como a base para qualquer informação existente de censo ou estudos anteriores de origem e destino;
- Centroides: definidos como centro geográfico da zona que representa; podendo ser deslocado para melhor representação da densidade populacional da zona (quando esta possui vazios populacionais, tais como lagos, parques de preservação ambiental, etc.), que interferem no seu comportamento; e
- Conectores: ligação entre os centroides e a rede de transportes, representando seu acesso/egresso na mesma.

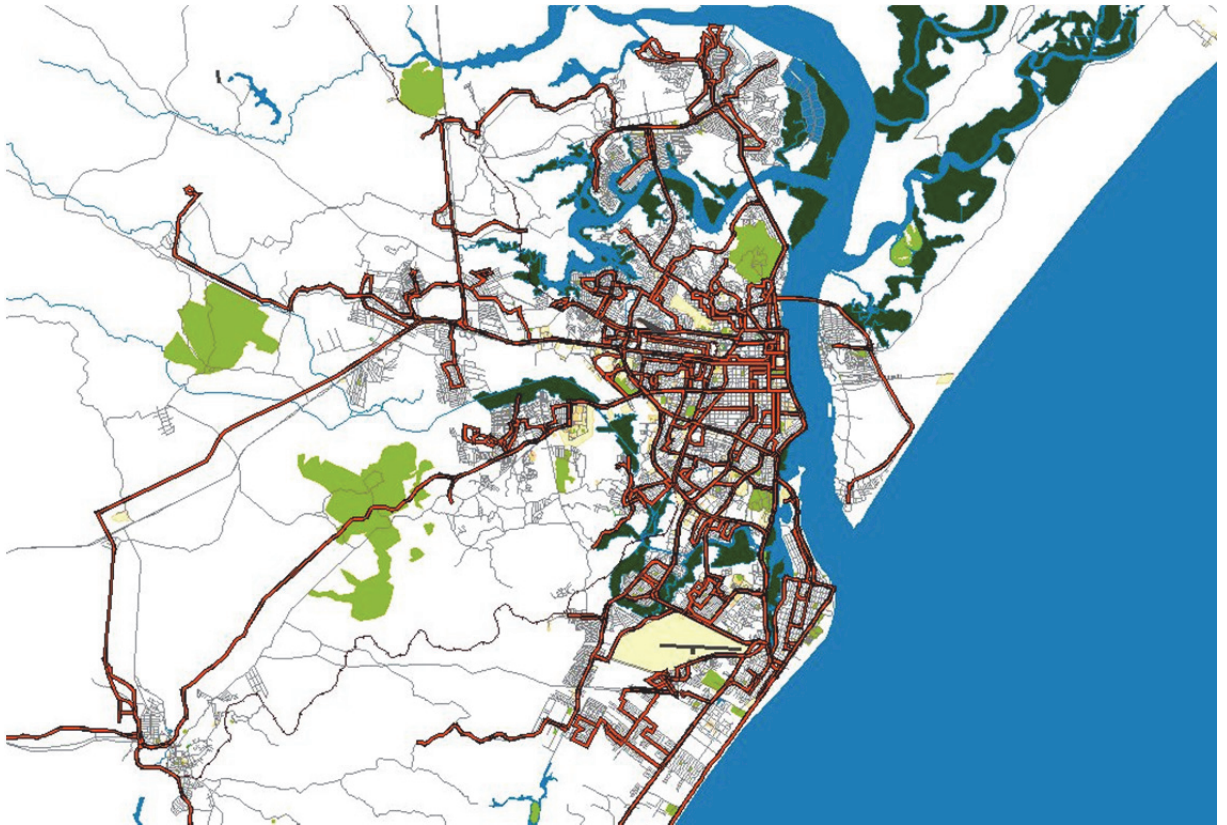
30. Zonas, centroides e conectores do modelo de transporte de Aracaju



Fonte: MobPlan 2015

- Sistema de linhas: vinculação de cada trecho das linhas de transporte coletivo a um *link*, com parâmetros definidos por linha como um todo (código, nome, tipo de veículo utilizado, intervalo entre viagens, velocidades e etc.) ou a este trecho (se há parada para embarque e desembarque ou não, para casos de paradas finais, se o desembarque é obrigatório, se existe algum fator de demora específico, etc.), sendo que os atributos do cada trecho podem ser somados e gerar informações da linha, como o tempo necessário para completar uma viagem, tempo de ciclo, a frota necessária para o volume de passageiros transportados, entre outras opções.

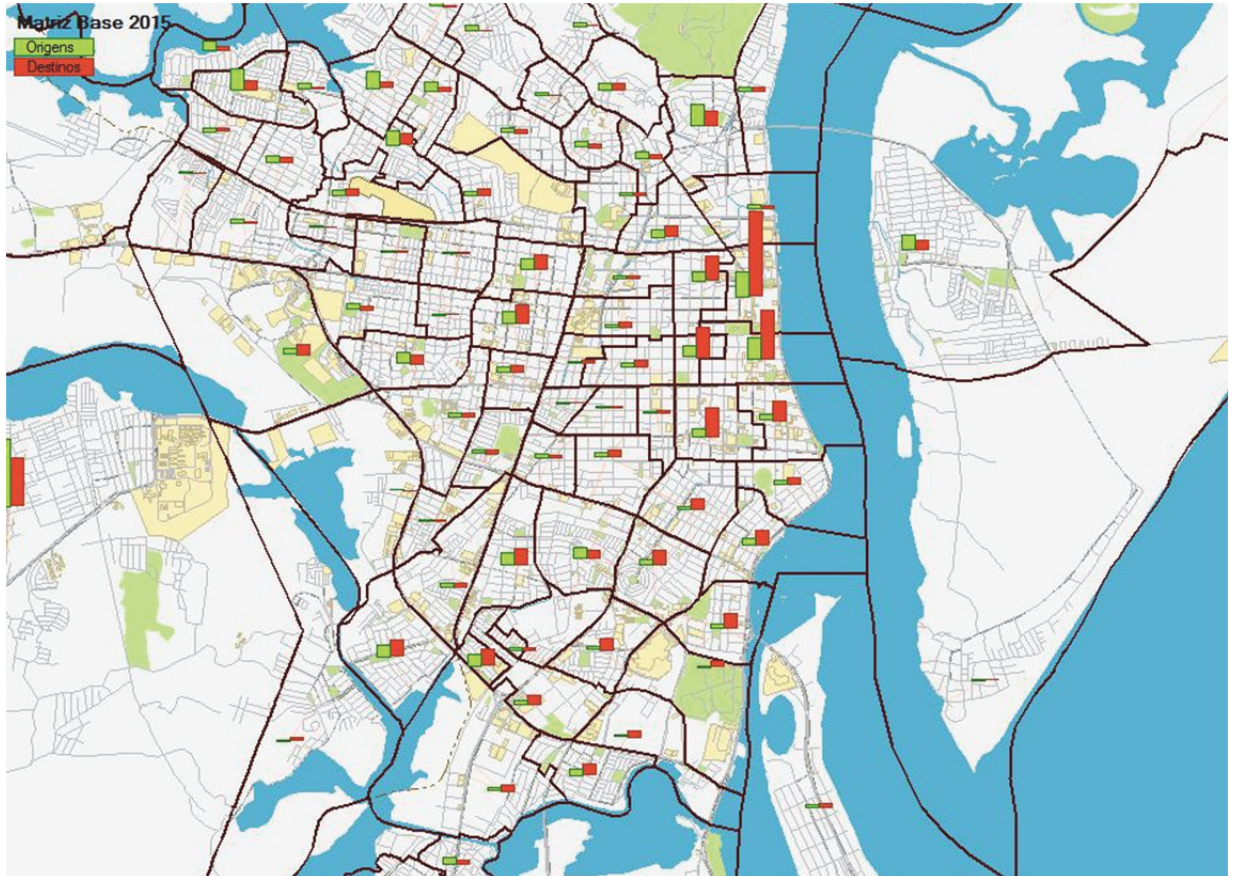
31. Rotas do transporte coletivo de Aracaju



Fonte: MobPlan 2015

- Matriz de viagens: elemento essencial à construção do modelo, com a matriz de origem e destino que estabelece o número de viagens realizadas entre os pares de centroides, apresentado onde elas são iniciadas e terminadas.

32. Representação gráfica da matriz de viagens do pico da manhã para o transporte coletivo de Aracaju



Fonte: MobPlan 2015

**Processo de alocação de viagens**

Para o processo de alocação de viagens foi utilizado o simulador de nome EMME[®], da empresa canadense INRO[®], reconhecido largamente pela literatura, teóricos e modeladores.

Com a rede de transportes definida e a matriz elencada realiza-se a alocação das viagens e o simulador compara as opções de viagens apresentadas para cada par de Origem/Destino, e as aloca de maneira inversamente proporcional ao tempo tomado por cada alternativa, depois de considerado o custo generalizado (composto por vários aspectos da viagem, tais como tempos de espera, embarcado, transferências, etc.).

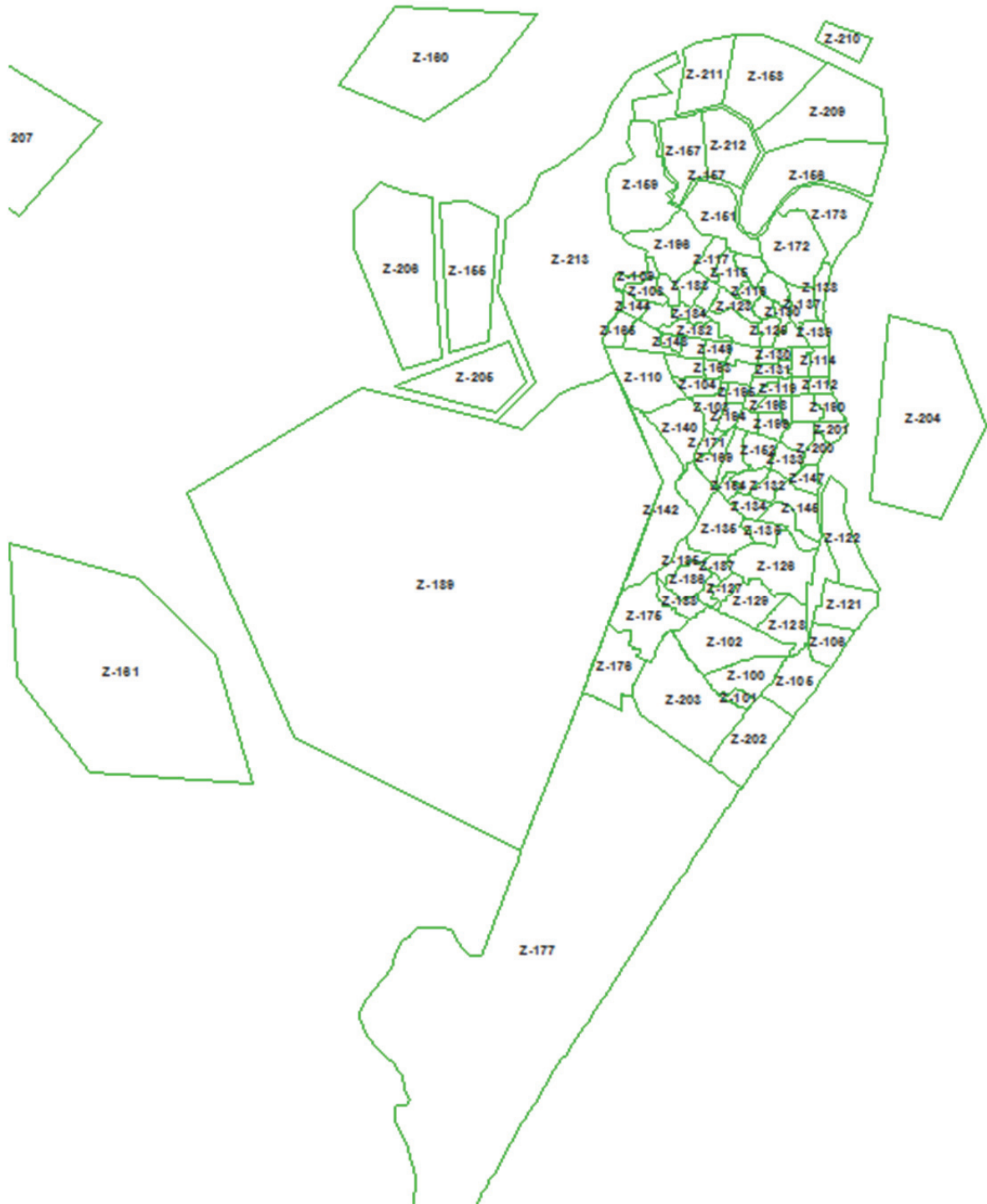
Matriz base

Para atualização da matriz de transporte coletivo do pico manhã, foram utilizados dados do documento Estudo do Transporte Coletivo do Município de Aracaju de 2009, da Rua Viva, fornecidos pelo município de Aracaju.

A matriz base apresentada em 2009 foi configurada considerando a divisão do município de Aracaju e Região Metropolitana em 112 zonas de transporte, que reúne em uma mesma região características semelhantes de deslocamentos, deste modo são observadas as características físicas, socioeconômicas e de infraestrutura para definição das zonas.



33. Zoneamento base

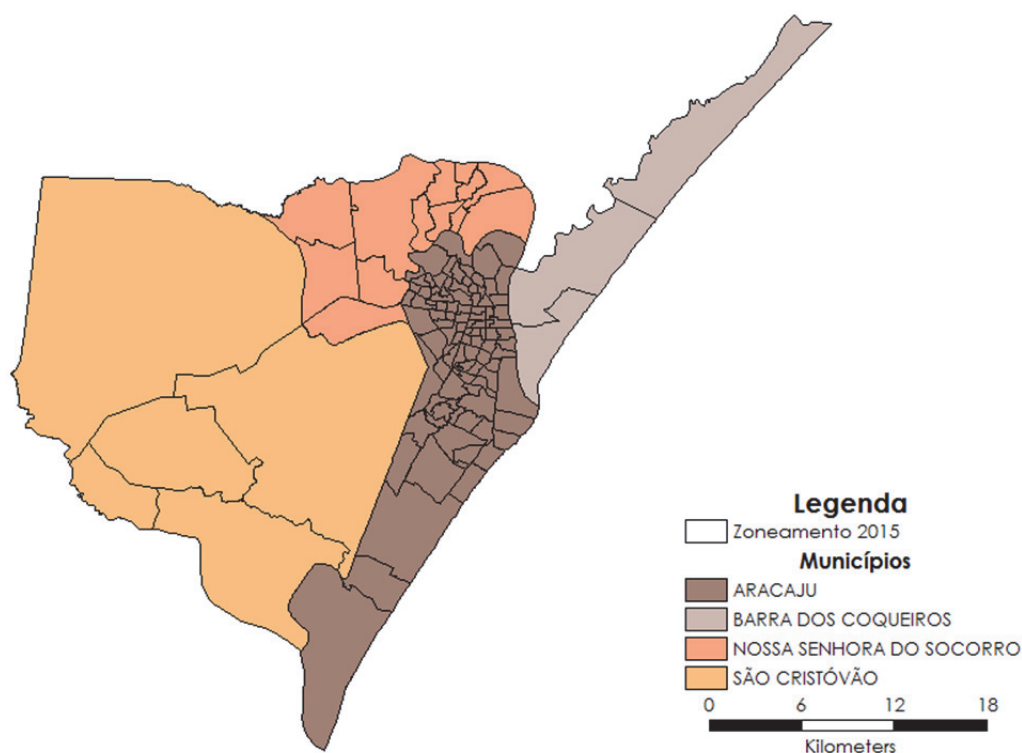


Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Aracaju, Rua Viva, 2013 - Relatório N° 4 Simulação da Rede Atual e Pesquisas O/D, de Trafego e de Transporte Coletivo.

A atualização da matriz relacionou as zonas com os setores censitários correspondentes, avaliando se a segregação proposta poderia resultar em um detalhamento de cada região; segregando algumas zonas como na região da Zona de Expansão, representada por uma única zona e que foi segregada em três novas zonas.

Para o zoneamento revisado considerou-se os setores censitários da microrregião de Aracaju, que compreende os municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão, referenciando 119 regiões, sendo 98 zonas no município de Aracaju, 3 zonas em Barra dos Coqueiros, 13 zonas no município Nossa Senhora do Socorro e 5 zonas em São Cristóvão, conforme a figura a seguir.

34. Divisão por zonas



Fonte: MobPlan 2015

Ao novo zoneamento foi aplicada a matriz de viagens, e na redistribuição das viagens nas zonas segregadas considerou-se uma divisão proporcional à população de cada setor pertencente a cada zona, com dados do Censo de 2010 do IBGE.



Projeção 2015

O município de Aracaju não apresentou grandes alterações na configuração urbana na última década, não sendo identificada criação de novas áreas industriais ou comerciais no município, e para o crescimento e atualização da matriz base de 2009 considerou-se o crescimento da demanda do transporte coletivo, o número de passageiros transportados, com a taxa de crescimento anual da demanda calculada entre os anos de 2003 e 2013 em 1,296%, conforme tabela a seguir.

40. Cálculo da taxa de crescimento anual

| Ano | Passageiros transportados mensal | Taxa de crescimento anual |
|------|----------------------------------|---------------------------|
| 2003 | 6.599.559 | 1,296% |
| 2013 | 7.506.852 | |

Fonte: MobPlan 2015

Esta taxa foi aplicada na matriz base que é do ano de 2009 e expandida para o ano de 2015.

Matriz de transporte coletivo 2015

A partir das atualizações realizadas e dos dados de projeção, obteve-se uma matriz com um total de 37.523 viagens na hora pico manhã, representando 12,8% da demanda transportada total transportada em um dia útil que é de 293.838 passageiros.

A divisão em zonas é realizada para representar a área máxima de caminhada de um usuário, e ou um conjunto de características semelhantes de uma mesma região como, por exemplo, densidade demográfica, condições de relevo e outras.

A representação de uma zona é definida por um centroide e um conector, que consiste em um link que representa a caminhada média do usuário. Porém para facilitar a visualização da matriz apresentam-se os dados agregados por bairros e municípios no caso da região metropolitana, conforme a matriz a seguir.



Matrizes de transporte horizontes futuros

Os horizontes futuros de projeto foram divididos em três cenários: Operacional 2020, Tático 2025 e Estratégico 2030. Para a expansão da matriz para estes cenários devem ser observadas as possíveis alterações na estrutura do município e região.

O documento Diretrizes de Ocupação Urbana do Mosqueiro (Zona de Expansão) propõe diretrizes para ocupação da região, delimitando parâmetros construtivos, ambientais e propõe a reestruturação da região. Segundo a estimativa da capacidade física do território em absorver a população na área de estudo, tendo em vista o desenho urbano proposto, considerando a adoção dos parâmetros urbanísticos máximos em situação de plena ocupação do solo, estima-se que a área de estudo poderá comportar uma população de aproximadamente 560 mil habitantes, que é ligeiramente inferior ao número de habitantes obtidos pelo censo de 2010 que é de 571.149 habitantes.

Segundo o IBGE 2010 a região de estudo possui atualmente aproximadamente 50.100 habitantes, ou seja, está estimado um crescimento máximo de 10 vezes o número de habitantes da região.

Portanto para expansão para os cenários de horizontes futuros a taxa crescimento de 1,296% a.a. foi reduzida em 65%, ficando em 0,843% para o município e região metropolitana de modo geral e em 8,43% para a região da zona de expansão, deste modo o crescimento total da demanda resulta em valores da ordem de 1,30% ao ano, conforme tabela resumo a seguir.

42. Demanda estimada para horizontes futuros

| Ano | Passageiros transportados hora pico manhã | Taxa de crescimento anual |
|------|---|---------------------------|
| 2015 | 37.523 | |
| 2020 | 39.561 | 1,064% |
| 2025 | 41.932 | 1,171% |
| 2030 | 44.765 | 1,316% |

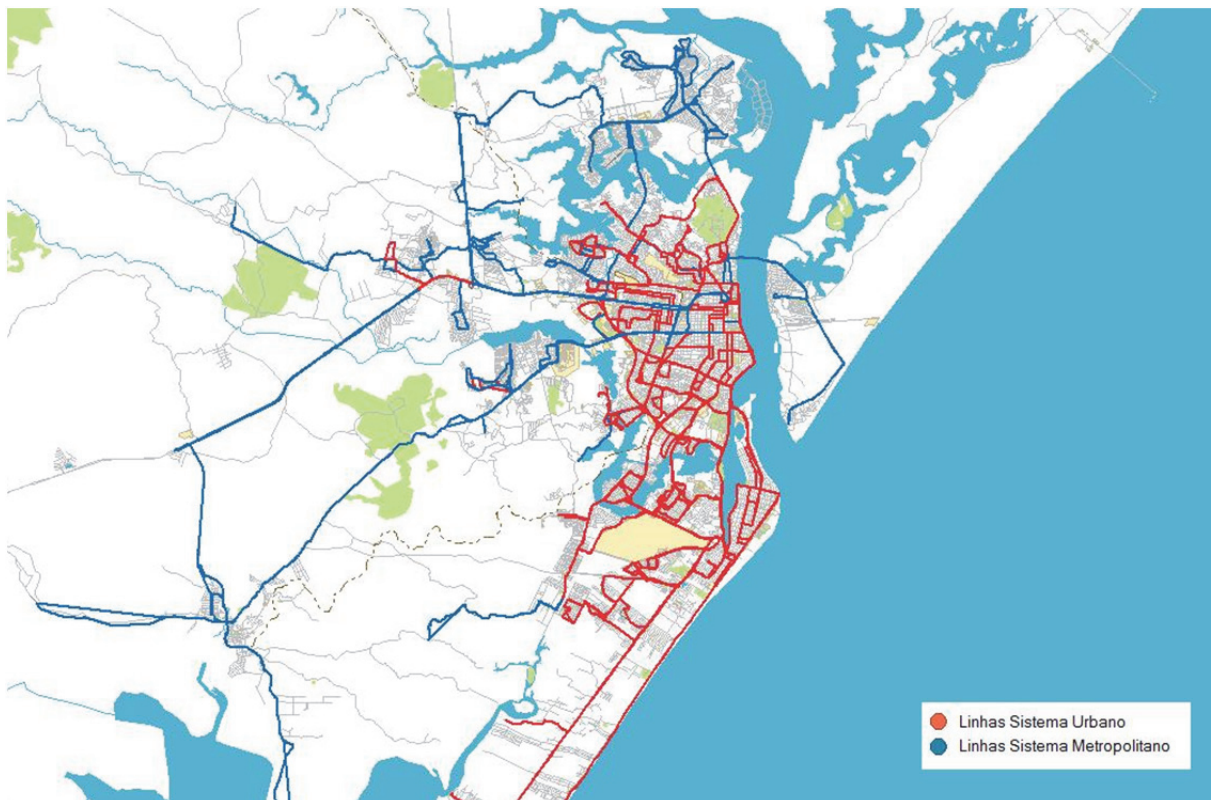
Fonte: MobPlan 2015

Cenários de alocação do transporte coletivo

Foram realizadas simulações para o cenário base 2015, realizando os procedimentos de calibração do modelo para posterior simulação de cenários futuros e/ou alternativos; e para três cenários futuros com alterações em relação à infraestrutura viária, com prioridades ao transporte coletivo através de vias exclusivas e paradas com cobrança de tarifa antecipada, em vias de alta frequência e volume de passageiro; três cenários denominados Cenário Operacional 2020, Cenário Tático 2025 e Cenário Estratégico 2030, com simulações apresentados em itens posteriores.

No cenário base 2015 foram consideradas para simulação as viagens realizadas no período de pico manhã das linhas do Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Aracaju e as linhas do Sistema Integrado Metropolitano (SIM), que totalizam 98 linhas sendo 52 do SIT e 46 do SIM, sendo simuladas 95 linhas, pois 3 linhas operam entre 24h00min e 05h00min denominadas corujão.

35. Linhas classificadas por sistema, cenário base 2015

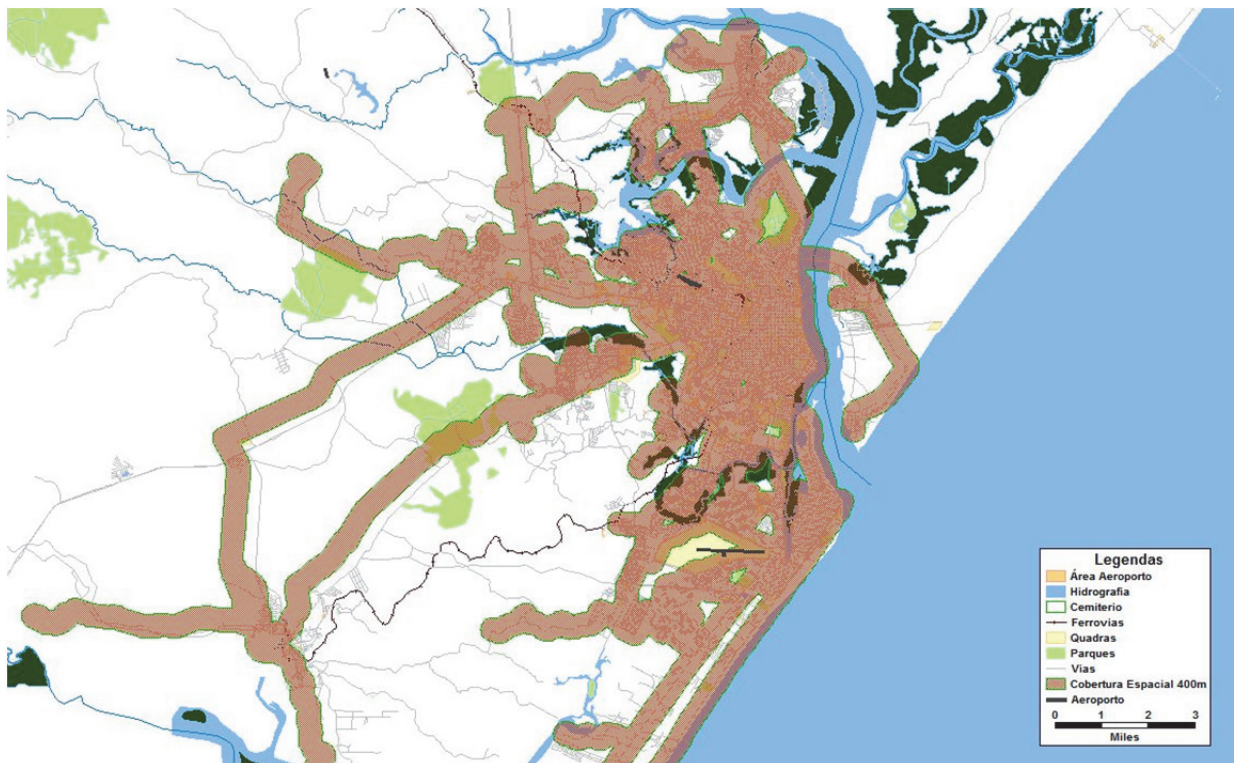


Fonte: MobPlan 2015

A cobertura espacial das linhas de Aracaju, considerando a premissa em que os usuários do sistema realizem no máximo 400 metros de caminhada até o ponto de ônibus ou linha mais próxima de seu local de origem e/ou destino, é abrangente, pois não há localidades desatendidas pelas linhas do transporte coletivo dentro no Município, verificando-se que não linhas do transporte coletivo em áreas de vazios urbanos, mananciais e/ou área de proteção ambiental.

As linhas do cenário base 2015 classificam-se como alimentadoras, circulares, interbairros, radiais e troncais, considerando a realização de transferências entre as linhas do sistema de duas formas: a paga – com realização da troca de linha para conclusão da viagem com o pagamento de tarifa adicional no valor integral; ou com integração física - realizada dentro dos terminais de integração ou estações de embarque e desembarque, não ocorrendo assim à cobrança de tarifa adicional.

36. Cobertura espacial das linhas do sistema de transporte coletivo - cenário base 2015



Fonte: MobPlan 2015

Os terminais de integração do sistema de transporte coletivo utilizados no modelo de alocação, possibilitando integração entre as diferentes linhas do sistema sem o pagamento de nova tarifa foram identificados segundo um código, como demonstrado no quadro e figura a seguir:

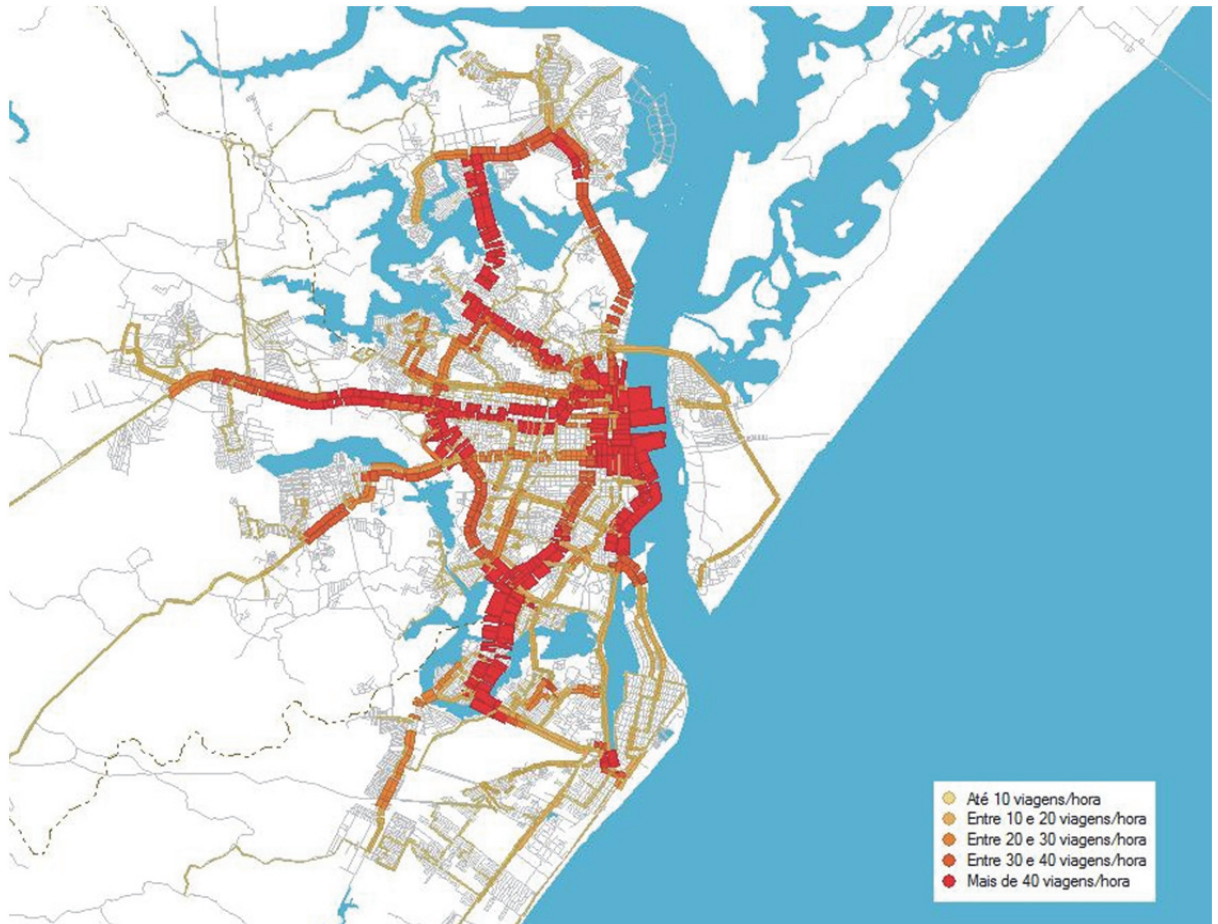
43. Terminais de integração urbanos e metropolitanos - codificação

| Código | Nome |
|--------|---------------------------------------|
| TCe | Terminais de integração Centro |
| TM | Terminais de integração Mercado |
| TMA | Terminais de integração Maracaju |
| TZO | Terminais de integração Zona Oeste |
| TD | Terminais de integração D.I.A. |
| TZS | Terminais de integração Zona Sul |
| TCa | Terminais de integração Campus |
| TMF | Terminais de integração Marcos Freire |
| TOD | Terminal de Integração Orlando Dantas |

37. Terminais de integração urbanos e metropolitanos – cenário base 2015

Na simulação do transporte coletivo considera-se também a frequência de uma linha, ou seja, número de viagens na hora pico que resulta no intervalo de viagens (período de tempo entre os veículos de uma linha), como uma das variáveis que definem a relação de atratividade de cada linha, considerando os corredores que apresentam frequências maiores que 30 viagens (média de um ônibus a cada 2 minutos ou menos)

38. Frequências – cenário bases 2015



Fonte: MobPlan 2015

A observação das frequências de viagens possibilita a análise do sistema, verificando-se que cerca de 80,61% das linhas do sistema apresentam intervalos inferiores a 30 minutos, sendo que deste percentual 82,27% é inferior a 20 minutos.

Para a construção do modelo de transporte foram calculadas, a partir dos tempos de ciclo, as velocidades médias de cada linha do sistema, para uma operação mais realística possível.

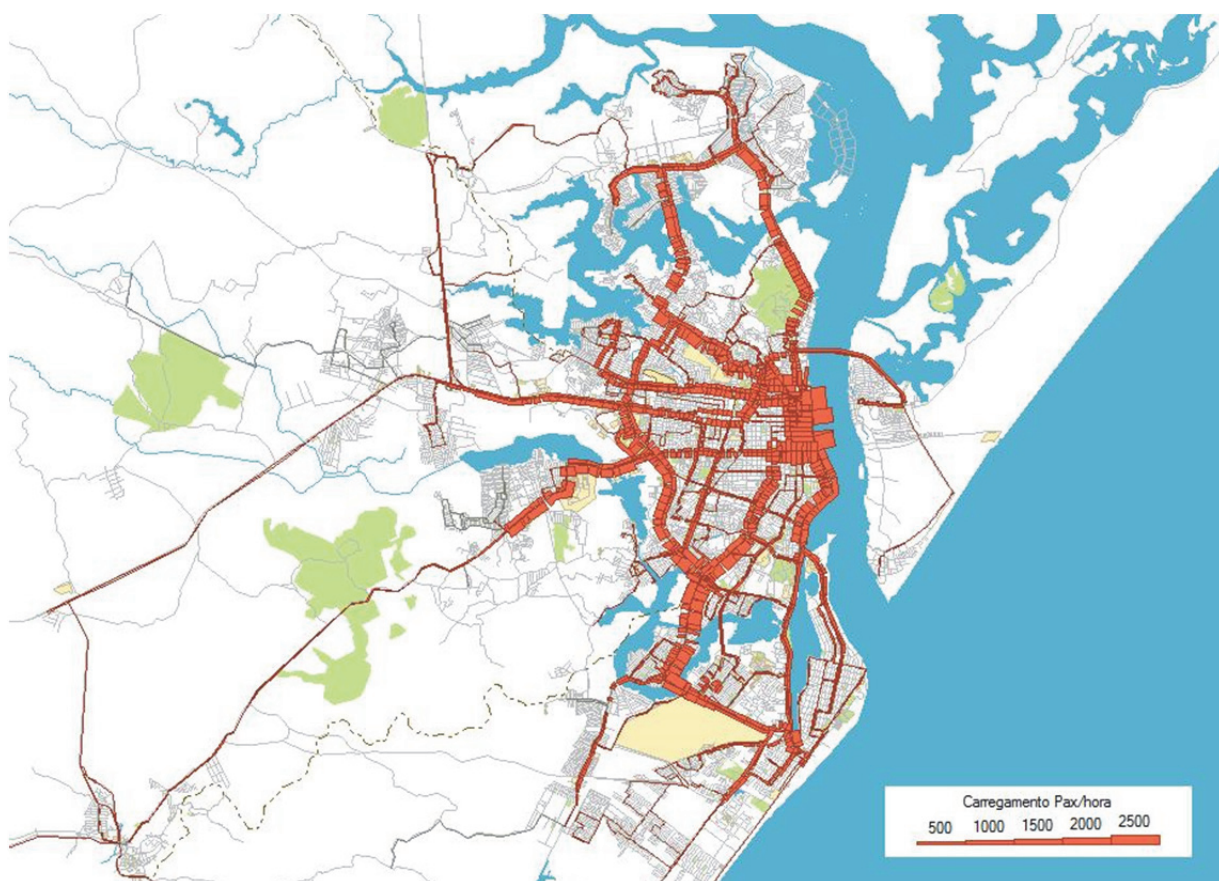
Além das frequências de viagens, a tipologia do veículo utilizado em uma linha ou conjunto de linhas compõe uma variável oferta, sendo no sistema os veículos foram identificados como miniônibus (40 passageiros), midiônibus (60 passageiros), ônibus básico (90 passageiros) e ônibus articulado (135 passageiros).

Carregamento da rede

O carregamento da rede de transporte consiste no resultado da alocação da matriz de viagens, ou seja, de todos os pares de origens e destinos, considerando os parâmetros do sistema. O modelo de transporte avalia todas as variáveis do sistema, como itinerário das linhas, intervalos, velocidades, pontos de parada, distância de caminhada, tempo de viagem e tarifa e de modo interativo seleciona os melhores deslocamentos, o de menor custo para o usuário.

Os corredores que apresentam carregamentos maiores que 2.500 passageiros por hora são as vias Avenida Coletora C, Avenida Paulo Figueiredo Barreto, Avenida Visconde de Maracaju, Avenida Chanceler Osvaldo Aranha, Rua Santa Catarina, Rua Mariano Salmeron, Avenida Engenheiro Gentil Tavares, Avenida Ivo Prado, Avenida Beira Mar, Avenida Adélia Franco e Avenida Prefeito Heráclito Guimarães Rollemberg.

39. Carregamentos – cenário bases 2015



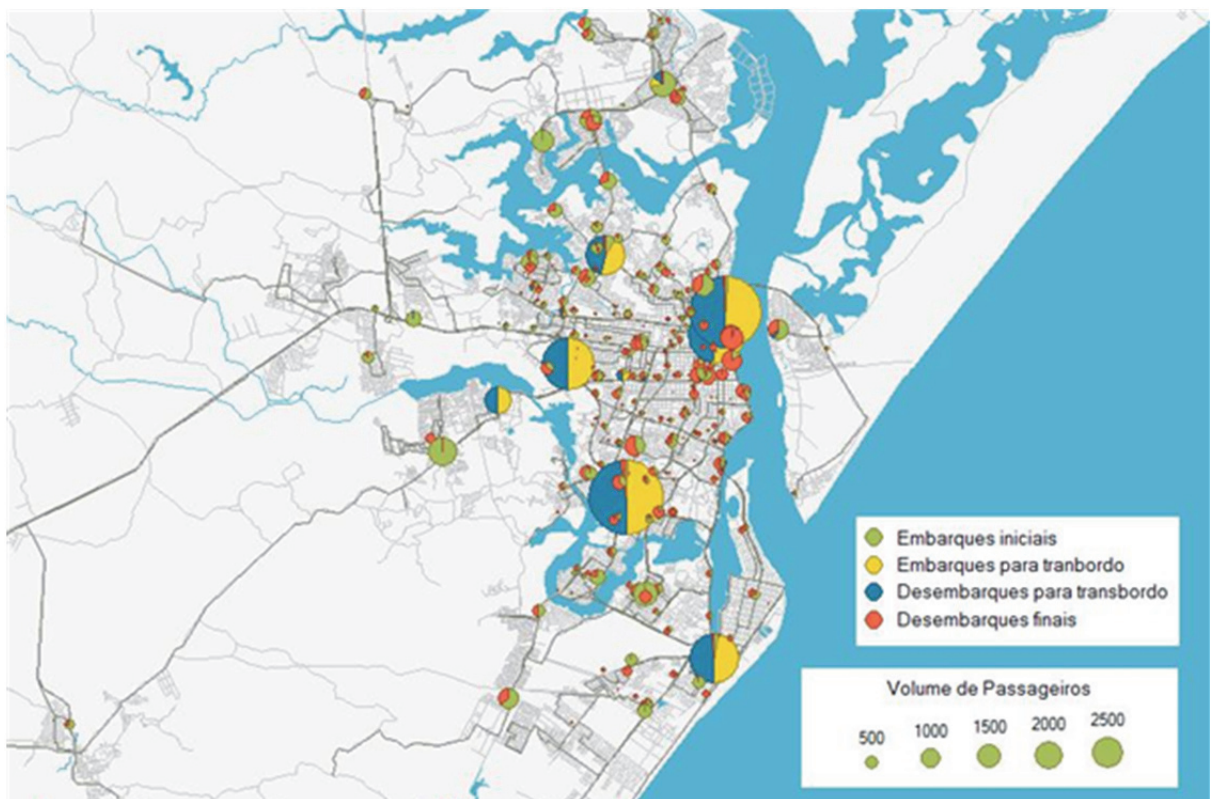
Fonte: MobPlan 2015

Transferências, Embarques e Desembarques

A partir da alocação das viagens no sistema de transporte pode-se identificar os principais pontos de transferências, embarques e desembarques do sistema, identificando a concentração de transferências, como demonstrado a seguir.

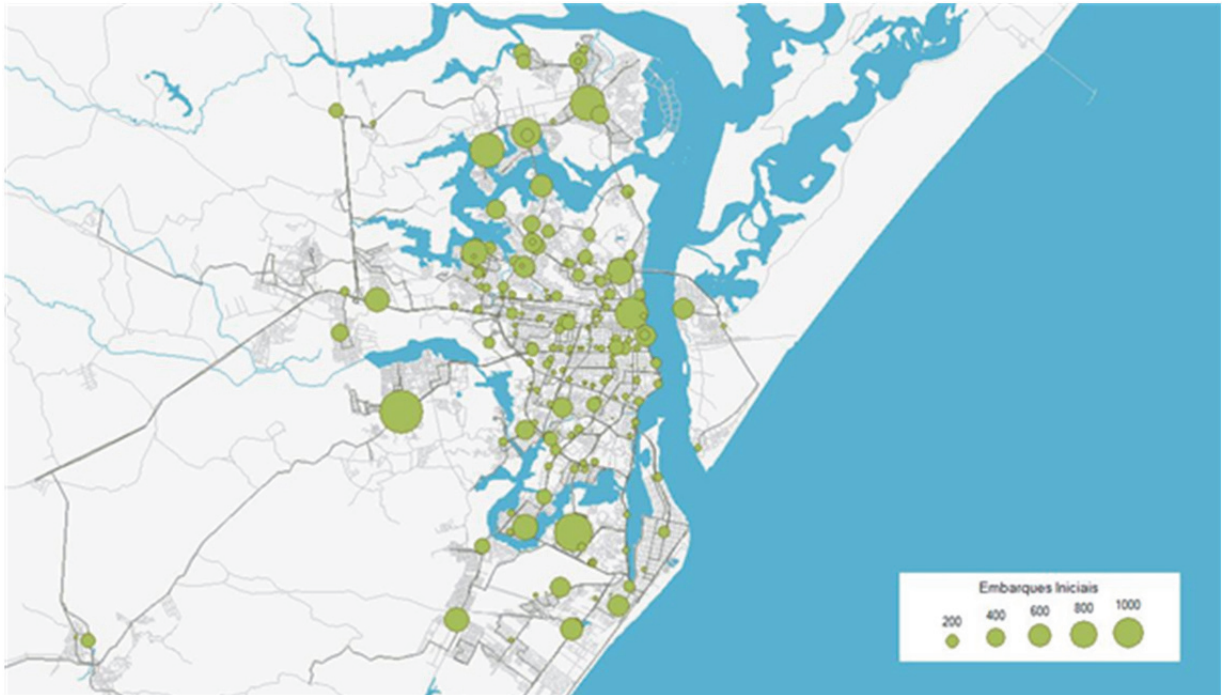
Observa-se que os embarques significativos ocorrem na região norte, no município de Nossa Senhora do Socorro, e nos bairros Bugio, Santos Dumont, Olaria, Soledade, Cidade Nova e Japãozinho. Na região oeste podemos identificar o município de São Cristóvão um importante gerador de embarques. A região sul representada pelos bairros Farolândia, São Conrado e Atalaia também concentra embarques significativos. A região central apresenta uma significativa ocorrência de embarques.

40. Transferências – cenário bases 2015



Fonte: MobPlan 2015

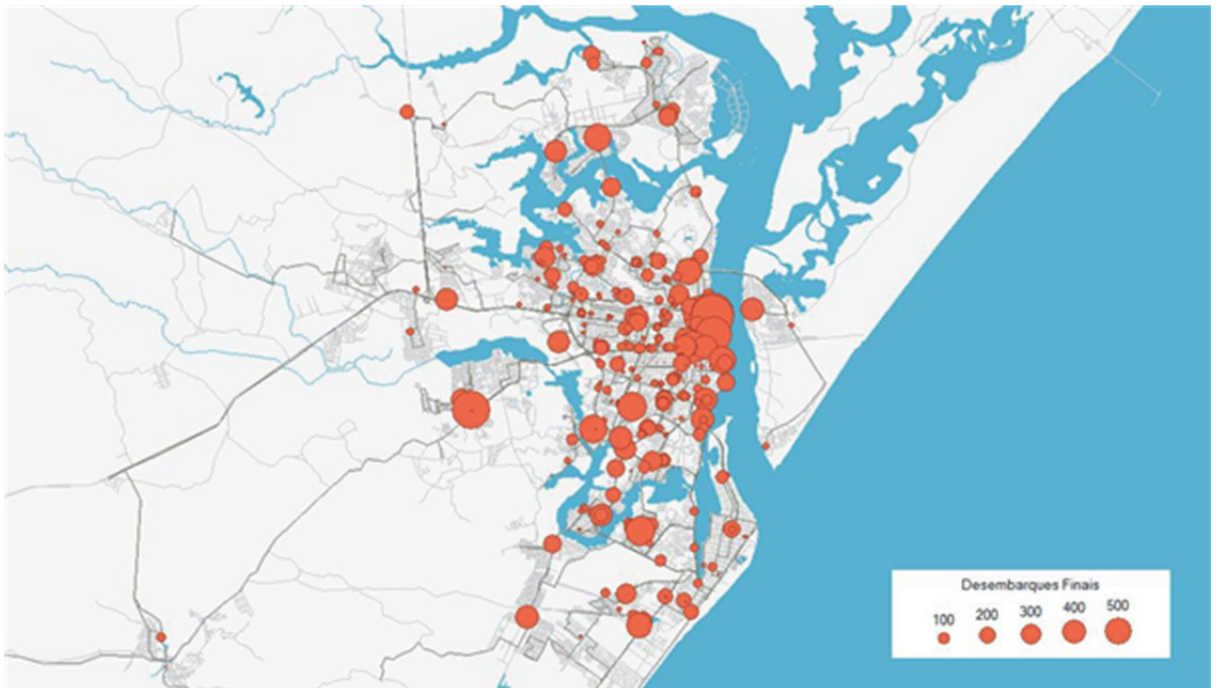
41. Embarques iniciais – cenário base 2015



Fonte: MobPlan 2015

Os desembarques do sistema ocorrem principalmente na região do centro expandido de Aracaju e também no bairro industrial, mas verifica-se uma distribuição dos desembarques por toda a região.

42. Desembarques finais – cenário base 2015



Fonte: MobPlan 2015



São resultados do modelo de alocação de transporte coletivo os valores globais de embarques e transferências, podendo-se verificar os totais de viagens diretas, com uma, duas, três mais transferências.

44. Resumo de alocação de viagens – cenário bases 2015

| Viagens | Demanda | |
|-------------------------|-----------|--------|
| | Base 2015 | % |
| Diretas | 18.544 | 49,42 |
| 1 Transferência | 16.019 | 42,69 |
| 2 Transferências | 2.956 | 87,88 |
| 3 ou mais tranferências | 4 | 0,01 |
| Total | 37.523 | 100,00 |

Fonte: MobPlan 2015

Custo Social Generalizado

O custo social generalizado ou tempo generalizado consiste na unidade de medida para comparação de cenários e propostas ao sistema de transporte. Compreende o custo do deslocamento da zona i para a zona j , através da rede de transporte disponível.

O valor tempo de viagem percebido pelo usuário é o resultado de alguns de cálculos produzido pelo modelo. Este tempo total apresentado significa apenas um custo temporal para fins de comparação entre os cenários futuros propostos com o cenário base 2015. Este valor não representa o tempo necessariamente gasto pelo usuário em seu deslocamento, desde sua origem ao seu local de destino, pois este valor fornecido é acrescido de penalidades sobre cada escolha que o usuário realiza no modelo. As penalidades deste custo social generalizado caracterizam-se por:

- Tempo de caminhada da zona i até o ponto de parada, que consiste na caminhada média de uma região;
- Tempo de espera até o próximo veículo de transporte, que consiste no intervalo entre os veículos do sistema de transporte;
- Tempo de embarque, que consiste em uma penalização ao processo de embarcar no veículo, mesmo não havendo cobrança de tarifa o processo de troca de uma linha causa ao usuário certo desconforto;
- Tempo da tarifa consiste no valor da tarifa transformado em tempo, é usualmente utilizada a relação entre o valor da tarifa e o rendimento médio nominal da região;
- Tempo de viagem dentro do veículo, consiste no tempo de viagem propriamente dito, calculado pela velocidade média da linha; e
- Tempo de caminhada até zona j , consiste no tempo de caminhada entre o ponto de desembarque e o destino na zona j .



As penalidades são realizadas e acrescidas ao tempo total de acordo com as situações, considerando:

- Tempo a pé: considerada com um fator de penalização de 2,0;
- Tempo em transbordo: penalizado igualmente com um fator 2,0; e
- Número de transferências: que penaliza cada caminho em 5 minutos pela simples realização do transbordo fora dos pontos de integração, j nos pontos de integração de pré-embarque, como estações e terminais o tempo para a transferência é de 3 minutos, e reflete o desconforto a essa necessidade;

Ressalta-se que o modelo aplica interações de forma a buscar sempre o menor tempo generalizado.

O conceito de custo generalizado de deslocamento utilizado é como sendo uma função dos fatores envolvidos na decisão. Alguns destes fatores, como o conforto, os aspectos cênicos ou a falta de segurança do percurso, são dificilmente quantificáveis e geralmente não são levados em conta nos processos de modelagem.

45. Tempo generalizado do cenário bases 2015

| Cenário | Tempo generalizado (min) | Demanda pico da manhã (min) | Tempo por usuário (min) |
|-----------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| Base 2015 | 4.280.806 | 37.523 | 114 |

Fonte: MobPlan 2015

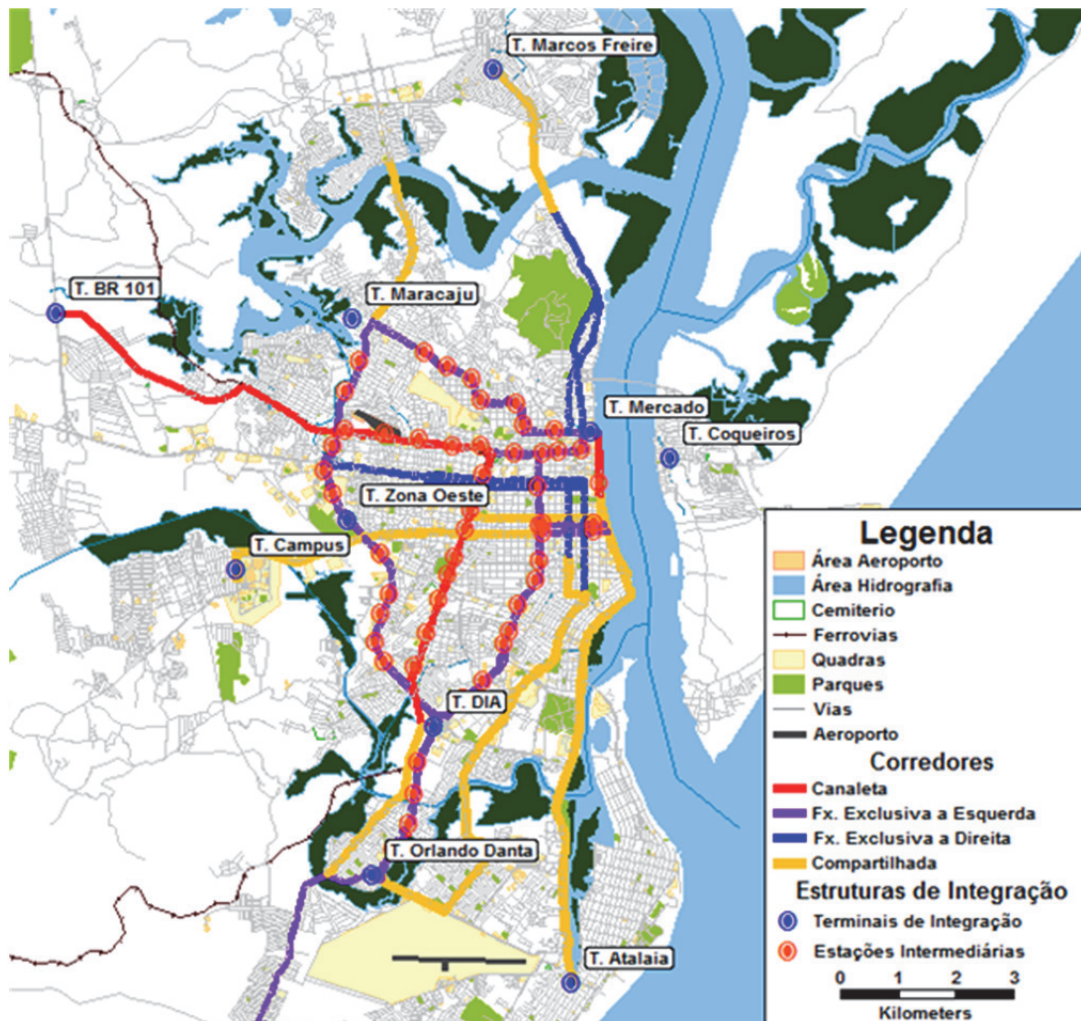
Verifica-se que o custo social generalizado para o cenário base 2015 do município de Aracaju é de 4.280.806 minutos, que resulta em um custo individual de 114 minutos por usuário. Estes valores servirão de base para as comparações entre a proposta e os cenários de horizontes futuros.

No Anexo IV – Simulação do Transporte Coletivo, da Mobplan Engenharia, apresentam-se, em detalhe, os dados dos resumos operacionais considerados para a formulação dos cenários propostos, além dos carregamentos considerados para cada linha.

6.3.2 Cenário Proposto - 2015

O Cenário Proposto 2015 identifica o estado da arte da mobilidade urbana de Aracaju, caracterizando o ano 0 do projeto, ou seja, a situação proposta para 2015, considerando a implantação do BRT de Aracaju, com a reestruturação do sistema de transporte coletivo da capital e dos municípios que compõem a Região Metropolitana de Aracaju, com a implantação de um sistema com serviços tronco-alimentadores, definindo corredores de “troncais”, atendidos por veículos de maiores capacidades como articulados, sendo que nas áreas residenciais os serviços são realizados por veículos de menores capacidades.

43. Proposta de corredores de transporte



Fonte: MobPlan 2015



Com a nova configuração do sistema de transporte coletivo as linhas sofreram alterações para o Cenário Proposto 2015, bem como para os demais cenários futuros. O Cenário Proposto 2015 consolida-se com novos itinerários e estrutura, definidas como linhas troncais, interbairros, circulares, integradas e alimentadoras.

No *Anexo IV – Simulação do Transporte Coletivo*, da Mobplan Engenharia, referencia-se o processo para a caracterização do sistema no Cenário Atual 2015, considerando a tipologia das linhas, os terminais de integração e estações de embarque e desembarque, as frequências e intervalos, as velocidades médias e a tipologia dos veículos que possibilitaram o carregamento da rede.

Carregamento da Rede

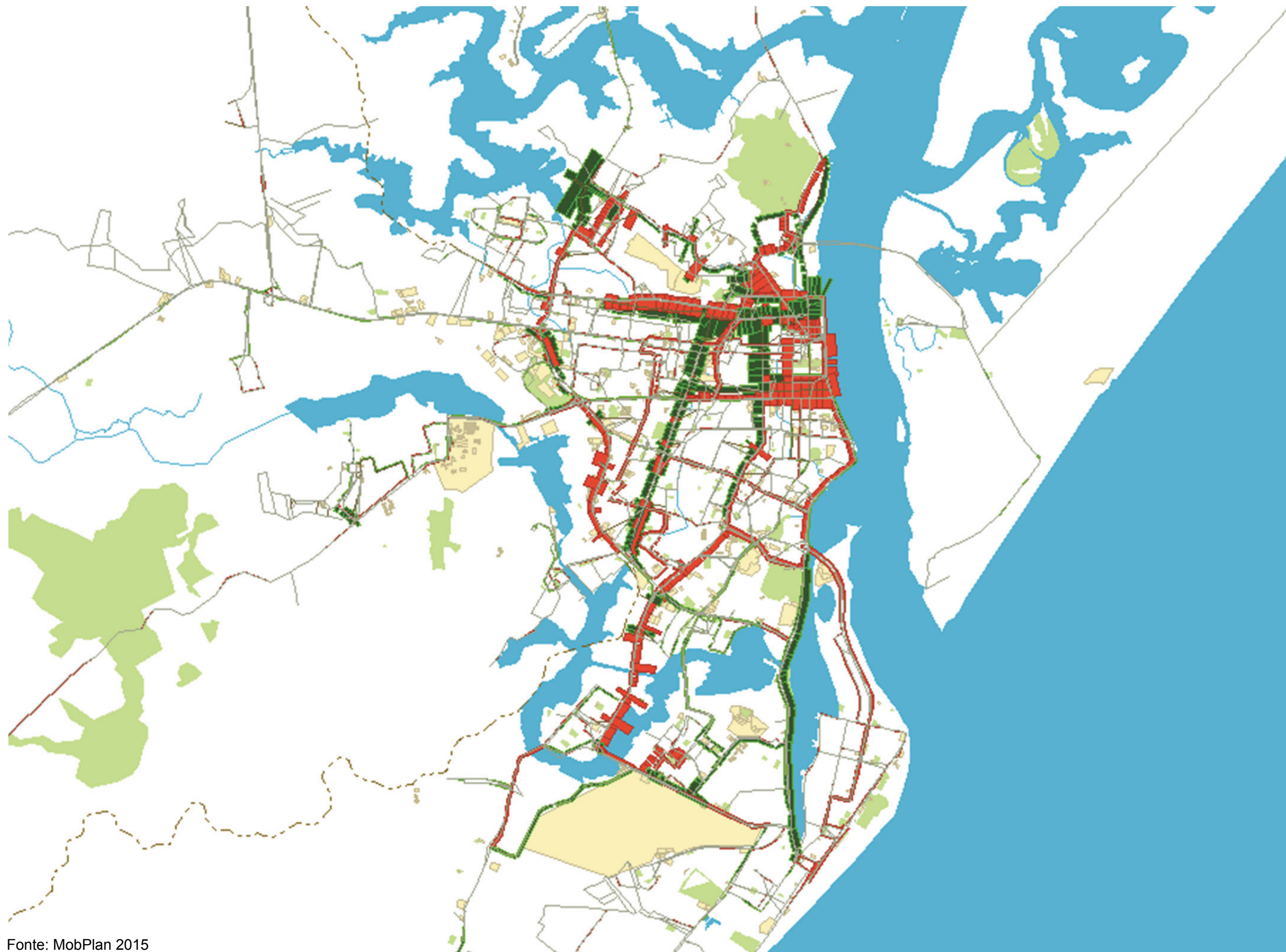
A nova configuração das linhas, bem como a estrutura do sistema, oferece ao usuário uma nova combinação de serviço que influem na seleção da linha ou linhas utilizadas para realização do seu deslocamento.

O carregamento da rede formulada para o Cenário Atual - 2015 possibilita a visualização do comportamento da demanda com a implantação do sistema, como pode ser observado na figura a seguir – Carregamento do Cenário Proposto 2015.

Observa-se que dos corredores propostos, aqueles que apresentam maiores volumes de carregamento são os da Avenida Euclides Figueiredo, Avenida Visconde de Maracaju, Avenida Prefeito Guimarães Rollemberg, Avenida Hermes Fontes e Avenida Pedro Calazans, com volumes maiores que 2.500 passageiros por hora no pico manhã. Porém todos os corredores apresentaram volumes maiores que 1.000 passageiros por hora.



44. Carregamento do Cenário Proposto 2015, considerando o Cenário Base 2015



Fonte: MobPlan 2015

No detalhamento do carregamento do Cenário Proposto 2015, pode-se analisar a distribuição das demandas.

45. Carregamento do Cenário Proposto 2015 – área central



Fonte: MobPlan 2015

46. Carregamento do Cenário Proposto 2015 – região sul



Fonte: MobPlan 2015

47. Carregamento do Cenário Proposto 2015 – região oeste



Fonte: MobPlan 2015

Transferências, Embarques e Desembarques

As transferências, embarques e desembarques são distintas do cenário base, considerando as modificações na estrutura do sistema.

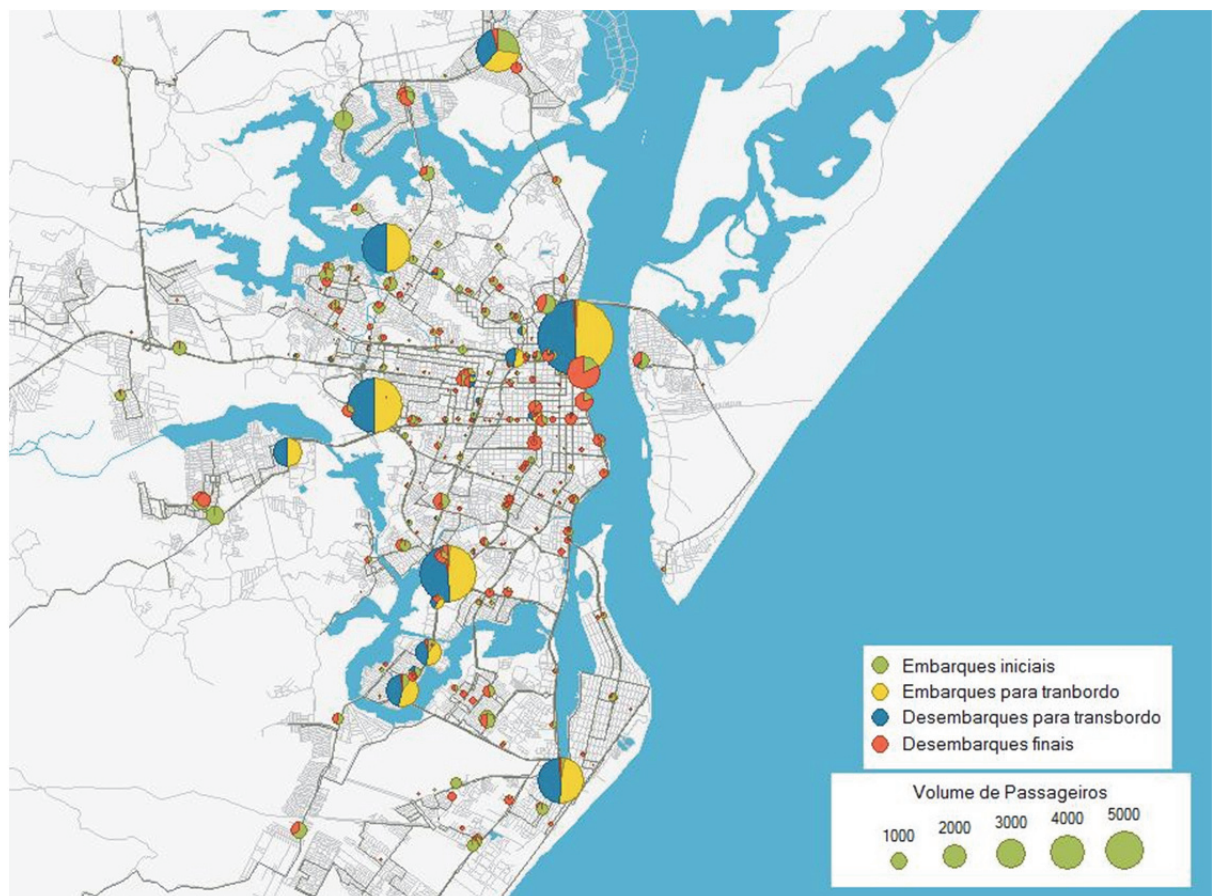
Verifica-se que com o cenário proposto aumentará o número de viagens realizadas com uma transferência, com 19.709 viagens; como consequência direta da troncalização do sistema. Não deve ser considerado um resultado negativo, uma vez que os ganhos de velocidade nos corredores de transporte são mais significativos que o ato esperar um segundo veículo.

46. Resumo da alocação do Cenário Proposto 2015

| Viagens | Demanda | |
|-------------------------|---------------|--------|
| | Proposta 2015 | % |
| Diretas | 11.583 | 30,87 |
| 1 Transferência | 19.709 | 52,53 |
| 2 Transferências | 6.103 | 16,26 |
| 3 ou mais tranferências | 128 | 0,34 |
| Total | 37.523 | 100,00 |

Fonte: MobPlan 2015

48. Transferências, embarques e desembarques do Cenário Proposto 2015



Fonte: MobPlan 2015



Custo Social Generalizado

Com a implantação do sistema tronco-alimentado é imposto ao usuário a necessidade de realização de mais transferências para completa realização da viagem, gerando um desconforto ao usuário. Assim, um sistema bem equalizado é aquele que consegue equilibrar este desconforto a partir de ganhos nos tempos de viagem e espera. Apesar de considerada uma penalidade a transferência entre veículos, esta pode reverter-se positivamente com estruturas de integração (terminais e estações de embarque e desembarque) planejadas para garantir conforto e serviços aos usuários.

Para a validação das alternativas propostas deve-se verificar a eficiência do sistema, ou seja, o benefício gerado ao usuário, com a apresentação comparativa do resultado do custo social generalizado ou tempo generalizado obtido a partir da alocação do cenário proposto.

47. Tempo generalizado do Cenário Proposto 2015

| Cenário | Tempo generalizado (min) | Demanda pico da manhã (min) | Tempo por usuário (min) | % |
|---------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------|------|
| Base 2015 | 4.280.806 | 37.523 | 114 | |
| Proposta 2015 | 4.081.983 | 37.523 | 109 | -4,6 |

Fonte: MobPlan 2015

Com a proposta apresentada obteve-se uma redução de 198.823 minutos no custo social generalizado do sistema na hora pico manhã, sendo, portanto uma redução média de 5 minutos por usuário, correspondendo a menos 4,6% do tempo de viagem.

Resumo Operacional

A tabela a seguir apresenta os resumos dos dados operacionais, resultante da alocação da demanda no Cenário Proposto 2015, com os carregamentos das linhas apresentados no Anexo IV – Simulação do Transporte Coletivo.



48. Resumo operacional do Cenário Proposto 2015

| Código | Nome | Extensão (km) | Intervalo (min) | Tempo de Ciclo (min) | Velocidade Média (km/h) | Passageiros | Volume Máximo | Índice de Renovação |
|--------|---|---------------|-----------------|----------------------|-------------------------|-------------|---------------|---------------------|
| 001A | D.I.A. / Bugio (via Barão de Maruim) | 30,50 | 7 | 114 | 16,01 | 3.746 | 1.376 | 2,7 |
| 001B | D.I.A. / Bugio (via Pedro Calazans) | 25,00 | 8 | 94 | 15,90 | 1.554 | 751 | 2,1 |
| 002B | Maracaju / D.I.A. (via Pedro Calazans) | 21,00 | 7 | 79 | 16,01 | 1.819 | 1.014 | 1,8 |
| 005 | Maracaju / Riomar (via Beira Mar) | 22,00 | 9 | 78 | 16,98 | 1.295 | 895 | 1,4 |
| 003 | Maracaju / Orlando Dantas (via Rio de Janeiro) | 32,50 | 8 | 112 | 17,49 | 3.322 | 1.055 | 3,1 |
| 002A | Maracaju / D.I.A. (via Barão de Maruim) | 25,00 | 7 | 88 | 17,00 | 3.327 | 1.660 | 2,0 |
| 006 | Orlando Dantas / Hermes Fontes | 23,00 | 9 | 79 | 17,56 | 2.286 | 799 | 2,9 |
| 008 | Campus / Des. Maynard | 17,50 | 4 | 63 | 16,77 | 2.094 | 1.093 | 1,9 |
| 004 | Marcos Freire / Atalaia (via Beira Mar) | 35,50 | 4 | 118 | 18,08 | 5.027 | 2.094 | 2,4 |
| 009 | T. Rodoviário / Lourival Batista | 13,00 | 22 | 73 | 10,74 | 115 | 63 | 1,8 |
| 011 | Marcos Freire / Mercado (via Osvaldo Aranha) | 31,00 | 12 | 107 | 17,36 | 893 | 321 | 2,8 |
| 007 | T. Rodoviário / Des. Maynard | 13,50 | 6 | 56 | 14,37 | 1.478 | 559 | 2,6 |
| 030 | Marcos Freire / D.I.A. (via Visc. de Maracaju) | 35,00 | 6 | 124 | 16,97 | 2.620 | 867 | 3,0 |
| 012 | Marcos Freire / Mercado (via Euclides Figueiredo) | 15,00 | 3 | 52 | 17,41 | 1.503 | 956 | 1,6 |
| 010 | T. Rodoviário / Osvaldo Aranha | 13,50 | 4 | 57 | 14,31 | 1.845 | 970 | 1,9 |
| 020 | Marcos Freire / D.I.A. (via Osvaldo Aranha) | 38,50 | 7 | 169 | 13,64 | 1.629 | 360 | 4,5 |
| 060 | Maracaju / D.I.A. (via Contorno) | 18,00 | 5 | 92 | 11,79 | 1.585 | 710 | 2,2 |
| 040 | Marcos Freire / Atalaia (via Contorno) | 46,00 | 9 | 207 | 13,35 | 4.137 | 1.003 | 4,1 |
| 050 | Campus / Hospital Univ ersitário | 23,50 | 36 | 110 | 12,85 | 130 | 62 | 2,1 |
| 100-1 | Circular Shopping's 01 | 23,00 | 13 | 101 | 13,72 | 443 | 291 | 1,5 |
| 070 | Orlando Dantas / Campus | 23,00 | 11 | 88 | 15,76 | 1.604 | 640 | 2,5 |
| 080 | Campus / Bugio / Maracaju | 24,50 | 14 | 114 | 12,86 | 502 | 251 | 2,0 |
| 100-2 | Circular Shopping's 02 | 24,50 | 11 | 106 | 13,86 | 752 | 272 | 2,8 |
| 200-2 | Circular Indústria e Comércio 02 | 18,00 | 6 | 115 | 9,41 | 528 | 339 | 1,6 |
| 901 | D.I.A. / Nova Saneamento | 21,50 | 16 | 112 | 11,48 | 181 | 101 | 1,8 |
| 300-1 | Circular Praias 01 | 39,50 | 19 | 88 | 26,88 | 280 | 172 | 1,6 |
| 200-1 | Circular Indústria e Comércio 01 | 18,00 | 6 | 109 | 9,87 | 727 | 341 | 2,1 |
| 902 | D.I.A. / Mercado (via Grageru) | 19,00 | 16 | 144 | 7,90 | 42 | 18 | 2,3 |
| 904 | T. Rodoviário / Maranhão | 14,00 | 56 | 81 | 10,33 | 52 | 43 | 1,2 |
| 300-2 | Circular Praias 02 | 39,50 | 19 | 92 | 25,88 | 287 | 263 | 1,1 |
| 903 | T. Rodoviário / Nova Saneamento | 19,50 | 23 | 102 | 11,43 | 330 | 151 | 2,2 |
| 905 | Santos Dumont / Mercado | 13,00 | 13 | 61 | 12,88 | 466 | 212 | 2,2 |
| 907 | Atalaia / Mercado | 25,00 | 9 | 95 | 15,72 | 732 | 485 | 1,5 |
| 906 | Cidade Nova / Mercado | 19,00 | 14 | 77 | 14,72 | 291 | 127 | 2,3 |
| 908 | Atalaia / Mercado (via Coroa do Meio) | 25,50 | 20 | 112 | 13,61 | 295 | 212 | 1,4 |
| 910 | Sanatório / Mercado | 9,00 | 15 | 59 | 9,21 | 611 | 384 | 1,6 |
| 911 | 18 do Forte / Mercado | 8,50 | 43 | 51 | 9,94 | 106 | 67 | 1,6 |
| 913 | Barra dos Coqueiros / Mercado | 12,50 | 12 | 55 | 13,56 | 800 | 543 | 1,5 |
| 909 | Bairro Industrial / Mercado | 6,00 | 11 | 28 | 12,93 | 1.553 | 953 | 1,6 |
| 914 | Atalaia Nova / Mercado | 26,00 | 16 | 72 | 21,54 | 351 | 195 | 1,8 |
| 916 | Unit / Centro | 20,50 | 17 | 95 | 12,88 | 437 | 245 | 1,8 |
| 912 | Augusto Franco / Beira Mar | 23,50 | 15 | 131 | 10,78 | 615 | 492 | 1,3 |
| 917 | Castelo Branco / Centro | 14,00 | 22 | 134 | 6,26 | 54 | 35 | 1,6 |
| 915 | Jardim Atlântico / Centro | 23,50 | 25 | 96 | 14,64 | 207 | 94 | 2,2 |
| 919 | Parque São José / Centro | 17,50 | 18 | 79 | 13,27 | 284 | 111 | 2,6 |
| 918 | Bairro América / Centro | 10,50 | 23 | 64 | 9,83 | 86 | 37 | 2,3 |
| 920 | D.E.R. / Veneza | 13,00 | 16 | 74 | 10,57 | 171 | 95 | 1,8 |
| 922 | Riomar / D.I.A. | 12,00 | 12 | 39 | 18,29 | 436 | 299 | 1,5 |

Fonte: MobPlan 2015



48. Resumo operacional do Cenário Proposto 2015 (continuação)

| Código | Nome | Extensão (km) | Intervalo (min) | Tempo de Ciclo (min) | Velocidade Média (km/h) | Passageiros | Volume Máximo | Índice de Renovação |
|--------|--|---------------|-----------------|----------------------|-------------------------|-------------|---------------|---------------------|
| 103 | Santos Dumont / Maracaju | 3,50 | 14 | 12 | 17,80 | 16 | 15 | 1,1 |
| 101 | Bugio / Maracaju | 6,50 | 7 | 31 | 12,53 | 258 | 135 | 1,9 |
| 921 | T. Rodoviário / Shopping Riomar | 14,50 | 15 | 101 | 8,62 | 228 | 139 | 1,6 |
| 104 | João Alves / Maracaju | 14,00 | 11 | 76 | 11,05 | 166 | 122 | 1,4 |
| 201 | Tijuquinha / Campus | 10,50 | 15 | 38 | 16,53 | 267 | 226 | 1,2 |
| 102 | Soledade / Maracaju | 4,00 | 8 | 23 | 10,25 | 568 | 412 | 1,4 |
| 204 | Pedreira / Campus | 48,50 | 108 | 119 | 24,38 | 95 | 70 | 1,4 |
| 202 | Luiz Alves / Campus | 11,50 | 18 | 48 | 14,47 | 124 | 124 | 1,0 |
| 105 | Fernando Collor / Maracaju | 15,50 | 5 | 61 | 15,21 | 1.580 | 1.126 | 1,4 |
| 301 | Quissamã / Zona Oeste | 40,00 | 36 | 71 | 33,64 | 103 | 65 | 1,6 |
| 203 | Rita Cacete / Campus | 57,00 | 59 | 117 | 29,27 | 87 | 69 | 1,3 |
| 303 | Tijuquinha / Zona Oeste | 17,50 | 18 | 77 | 13,73 | 297 | 259 | 1,1 |
| 306 | Guajará / Palestina / Zona Oeste | 21,50 | 54 | 70 | 18,36 | 75 | 44 | 1,7 |
| 302 | Conj. Jardim / Zona Oeste | 20,50 | 10 | 82 | 15,08 | 405 | 237 | 1,7 |
| 304 | Eduardo Gomes / Zona Oeste | 16,00 | 6 | 55 | 17,43 | 2.397 | 1.491 | 1,6 |
| 309 | Centro Administrativo / Zona Oeste | 8,00 | 20 | 19 | 25,61 | 54 | 54 | 1,0 |
| 307 | São Cristóvão / Zona Oeste | 40,00 | 18 | 136 | 17,71 | 652 | 332 | 2,0 |
| 305 | Parque dos Faróis / Zona Oeste | 18,00 | 11 | 60 | 17,93 | 825 | 672 | 1,2 |
| 308 | Sobrado / Zona Oeste | 17,50 | 23 | 58 | 17,99 | 154 | 95 | 1,6 |
| 310 | Estiva / Zona Oeste | 31,00 | 75 | 76 | 24,60 | 144 | 98 | 1,5 |
| 312 | São Cristóvão / Palestina / Zona Oeste | 51,00 | 18 | 116 | 26,34 | 361 | 226 | 1,6 |
| 311 | Socorro / BR / Zona Oeste | 27,00 | 32 | 101 | 16,04 | 355 | 185 | 1,9 |
| 402-2 | Santa Lúcia / D.I.A. 02 | 8,50 | 9 | 43 | 11,92 | 901 | 454 | 2,0 |
| 401 | Inácio Barbosa / Unit / D.I.A. | 13,50 | 12 | 57 | 14,09 | 761 | 456 | 1,7 |
| 403 | Aloque / D.I.A. | 10,00 | 50 | 61 | 9,79 | 153 | 78 | 2,0 |
| 402-1 | Santa Lúcia / D.I.A. 01 | 10,00 | 15 | 42 | 14,39 | 309 | 273 | 1,1 |
| 404-2 | Augusto Franco / D.I.A. 02 | 14,50 | 5 | 49 | 17,85 | 1.457 | 1.044 | 1,4 |
| 405 | Orlando Dantas / D.I.A. | 7,50 | 8 | 31 | 14,44 | 40 | 32 | 1,3 |
| 404-1 | Augusto Franco / D.I.A. 01 | 12,00 | 5 | 72 | 10,03 | 224 | 218 | 1,0 |
| 502 | Santa Tereza / Zona Sul | 11,50 | 9 | 44 | 15,79 | 875 | 516 | 1,7 |
| 501 | Povoado São José / Zona Sul | 36,50 | 38 | 92 | 23,84 | 233 | 131 | 1,8 |
| 601 | Paraíso do Sul / Orlando Dantas | 6,50 | 20 | 22 | 17,75 | 299 | 181 | 1,7 |
| 503 | Conj. Beira Mar / Zona Sul | 10,50 | 15 | 38 | 16,61 | 495 | 227 | 2,2 |
| 604 | Caípe Novo / Orlando Dantas | 24,00 | 80 | 92 | 15,67 | 64 | 33 | 1,9 |
| 602 | Santa Maria / Orlando Dantas | 11,00 | 20 | 39 | 16,76 | 603 | 346 | 1,7 |
| 504 | 17 de Março / Zona Sul | 23,00 | 9 | 85 | 16,27 | 1.570 | 913 | 1,7 |
| 701 | Socorro / Marcos Freire | 20,00 | 30 | 67 | 17,87 | 53 | 41 | 1,3 |
| 603 | Santa Maria / Prainha / Orlando Dantas | 13,50 | 12 | 45 | 18,15 | 636 | 415 | 1,5 |
| 703 | Marcos Freire III | 7,50 | 8 | 27 | 16,72 | 957 | 556 | 1,7 |
| 706 | Piabeta / Marcos Freire | 5,50 | 9 | 18 | 18,43 | 4 | 4 | 1,0 |
| 704 | Marcos Freire I | 5,50 | 9 | 20 | 16,12 | 111 | 99 | 1,1 |
| 702 | Fernando Collor / Marcos Freire | 11,00 | 8 | 36 | 18,17 | 404 | 364 | 1,1 |
| 707 | Marcos Freire II | 4,50 | 5 | 12 | 21,69 | 1 | 1 | 1,0 |
| 705 | Albano Franco / Marcos Freire | 6,50 | 7 | 22 | 17,48 | 602 | 499 | 1,2 |

Fonte: MobPlan 2015



6.3.3 Cenário Operacional 2020

O Cenário Operacional formata uma visão de futuro que considera as intervenções previstas para o curto prazo, ou seja, em cinco anos, entre 2015 e o ano horizonte de 2020.

O Cenário Operacional possibilita a formulação de estratégias que fundamenta a elaboração de planos, programas e projetos em diversos níveis de atuação, baseando as tomadas de decisão e definição de estratégias, sendo necessário considerar os diversos subsistemas que compõem o espaço urbano, seja físico, econômico, social e político.

A implementação de planos, programas, projetos e ações do Cenário Operacional será efetuada em etapas, no período entre 2015 e 2020, em função dos produtos prioritários e da disponibilidade de recursos.

Para o Cenário Operacional 2020 foram definidas alterações em relação à infraestrutura viária, com prioridade para o transporte coletivo através de vias exclusivas ou segregadas, com terminais e estações de embarque e desembarque, com cobrança de tarifa antecipada, em vias de alta frequência e volume de passageiro.

Na configuração da rede para o Cenário Operacional 2020 foi mantida a mesma do Cenário Proposto 2015. Deste modo é possível avaliar a eficiência do cenário para o horizonte 2020, porém, é importante ressaltar que um sistema de transporte está em constante atualização, e com a avaliação da operação diária são realizadas atualizações na frequência, velocidades e itinerários das linhas.

Carregamento da Rede

O carregamento do Cenário Operacional 2020 apresenta um crescimento homogêneo dos volumes nos corredores, considerando um fator de crescimento maior para a região da zona de expansão, mesmo ainda não apresentando volumes significativos para o sistema de transporte coletivo.

A alteração para o Cenário Operacional 2020 é verificada na matriz de viagem, considerando a evolução da Zona de Expansão do Mosqueiro, que em 2020 deverá estar em processo de ocupação.

A tabela a seguir define a matriz de viagens no pico da manhã, segundo as demandas por bairros, no horizonte do Cenário Operacional 2020.



Prefeitura Municipal de Aracaju

49. Matriz de viagens pico da manhã, por bairro, 2020

Table with 31 columns (Destinos) and 31 rows (Origens). Columns include: 13 De Junho, 18 Do Forte, America, Aeroporto, 18 De Junho, 13 De Junho, Capucho, Centro, Cidade Nova, Curugua, Coroa Do Meio, Farolândia, Gelélio Vargas, Gregório, Indústria, Jardim Centenário, Jardim Centenário, Japãozinho, Jardim Centenário, Jardim Centenário, José Cordeiro De Araújo, Laranjeira, Luzia, Nossa Senhora Do Socorro, Okrika, Polesina, Perreira Lobo, Porto Novo, Porto Dantas, Salgado Filho, Santo Antônio, Santa Maria, Santos Dumont, São Conrado, São Cristóvão, São José, Siqueira Campos, Soledade, Sulca, Zona De Expansão, Total Geral. Rows include: 13 De Junho, 18 Do Forte, America, Aeroporto, 18 De Junho, 13 De Junho, Capucho, Centro, Cidade Nova, Curugua, Coroa Do Meio, Farolândia, Gelélio Vargas, Gregório, Indústria, Jardim Centenário, Jardim Centenário, Japãozinho, Jardim Centenário, Japãozinho, Jardim Centenário, José Cordeiro De Araújo, Laranjeira, Luzia, Nossa Senhora Do Socorro, Okrika, Polesina, Perreira Lobo, Porto Novo, Porto Dantas, Salgado Filho, Santo Antônio, Santa Maria, Santos Dumont, São Conrado, São Cristóvão, São José, Siqueira Campos, Soledade, Sulca, Zona De Expansão, Total Geral.

Fonte: MobPlan 2015

A partir das demandas por bairros, previstas para o Cenário Operacional 2020, formula-se o carregamento da rede, como demonstrado a seguir.



49. Carregamento do Cenário Operacional 2020, considerando o Cenário Proposto 2015



Fonte: MobPlan 2015



Transferências

As transferências previstas para o Cenário Operacional 2020 não apresentam alterações significativas em relação a 2015, que totalizam 32.790 viagens diretas ou com uma transferência, ou 82,88 % de viagens.

50. Transferências do Cenário Operacional 2020

| Viagens | Demanda | |
|-------------------------|---------------|--------|
| | Proposta 2020 | % |
| Diretas | 12.163 | 30,74 |
| 1 Transferência | 20.627 | 52,14 |
| 2 Transferências | 6.626 | 16,75 |
| 3 ou mais tranferências | 145 | 0,37 |
| Total | 39.561 | 100,00 |

Fonte: MobPlan 2015

Custo social generalizado

O custo social generalizado em relação ao Cenário Base 2015 apresentou uma redução de 3 minutos por usuário, que passou de 113 para 110, o que representa menos 3,3%, mesmo considerando o aumento do tempo generalizado de 4.251.558 para 4.336.430 minutos e o aumento da demanda no pico da manhã de 37.523 para 39.561, demonstrando que o sistema integrado de transporte coletivo será eficiente.

51. Custo social generalizado para o Cenário Operacional 2020

| Cenário | Tempo generalizado (min) | Demanda pico da manhã (min) | Tempo por usuário (min) | % |
|---------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------|------|
| Base 2015 | 4.251.558 | 37.523 | 114 | |
| Proposta 2020 | 4.336.430 | 39.561 | 110 | -3,3 |

Fonte: MobPlan 2015



6.3.4 Cenário Tático 2025

O Cenário Tático 2025 abrange os planos, programas, projetos e ações que definem uma visão de futuro para o médio prazo, isto é, o período de cinco anos, entre 2020 e 2025, a ser efetivados em etapas, de acordo com a prioridade dos produtos e os recursos disponíveis.

O Cenário Tático 2025 fundamenta a formulação de estratégias, segundo diversos níveis de atuação, sendo necessário considerar os diversos subsistemas componentes do espaço urbano, seja físico, econômico, social ou político, e que definem as tomadas de decisão e delinham as estratégias.

No Cenário Tático 2025 as intervenções serão projetadas para o período entre 2020 e 2025, levando-se em conta os produtos prioritários e da disponibilidade de recursos.

As alterações previstas para o Cenário Tático 2025 referem-se à infraestrutura viária, especialmente aquela de suporte das linhas troncais, com circulação em vias exclusivas ou segregadas, além dos terminais de integração e estações de embarque e desembarque, com a cobrança antecipada da tarifa, alocadas em vias de alta frequência e volume de passageiros.

Na configuração da rede para o Cenário Tático 2025 manteve-se aquela estabelecida para o Cenário Proposto 2015, adotando-se os mesmos parâmetros, corrigindo-os para a situação de 2025, o que possibilita uma avaliação da eficiência do cenário.

Carregamento da Rede

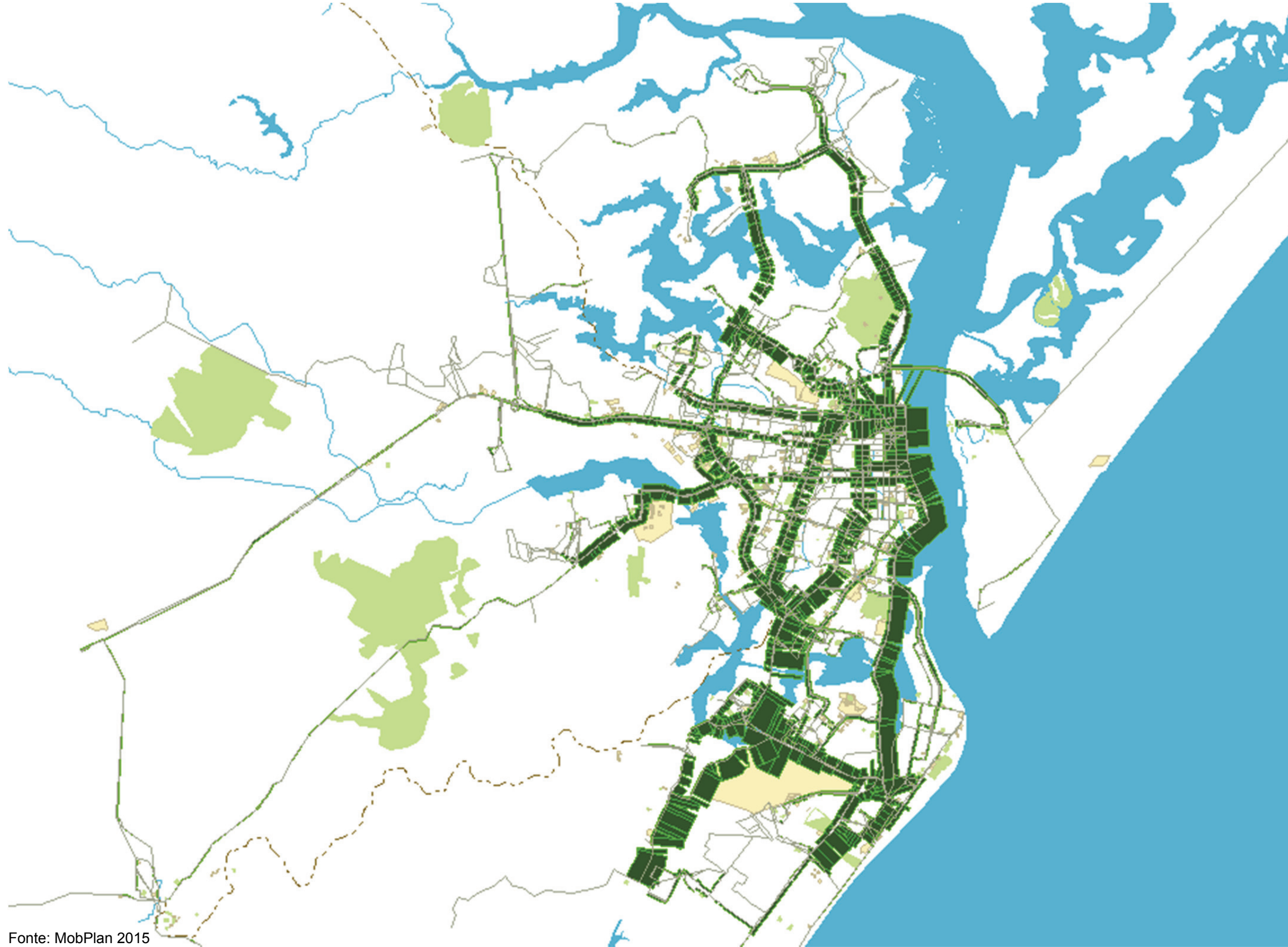
O carregamento do Cenário Tático 2025 indica um crescimento homogêneo dos volumes nos corredores, considerando um maior adensamento para a Zona de Expansão do Mosqueiro, que deverá estar em consolidação, gerando uma maior necessidade de transporte coletivo.

A matriz de viagens a realizar no pico da manhã, de acordo com as viagens por bairro, caracteriza uma atualização da matriz da proposta para 2015, que serve de base para as projeções futuras, segundo as previsões de crescimento para as áreas da cidade, e agregando as demandas previstas para a Zona de Expansão do Mosqueiro, em processo de consolidação.

As demandas por bairros, prognosticadas para o Cenário Tático 2025, permitiram estabelecer o carregamento da rede para as viagens do pico da manhã, conforme demonstrado na figura 50.



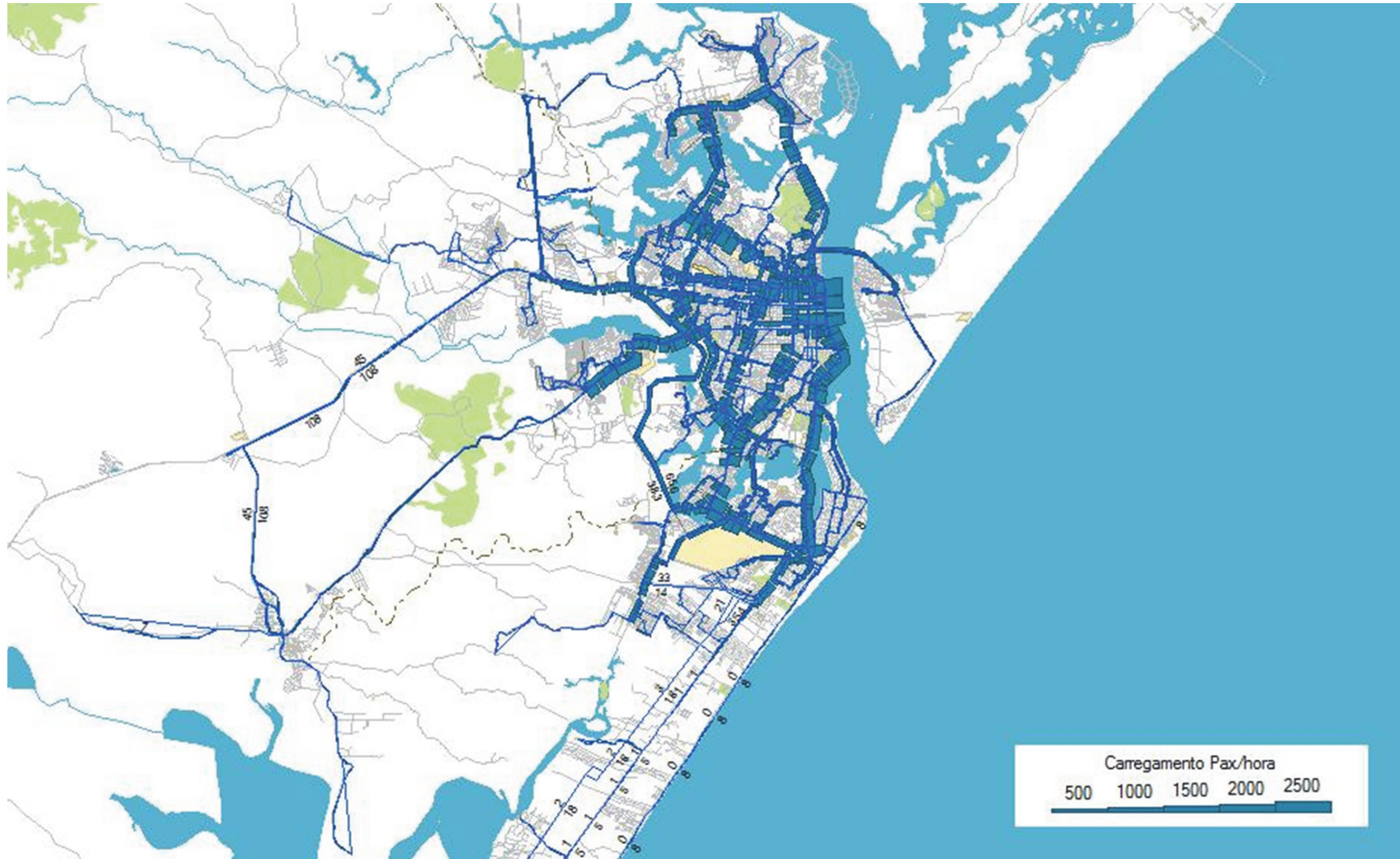
50. Carregamento do Cenário Tático 2025, considerando o Cenário Proposto 2015



Fonte: MobPlan 2015



51. Carregamento do Cenário Tático 2025, considerando o Corredor JK e o Corredor Mosqueiro



Fonte: MobPlan 2015



Transferências

No Cenário Tático 2025 as transferências previstas não têm alterações significativas, com relação a 2015, sendo que o somatório das viagens diretas ou com uma transferência é de 34.466, que representam 82,2 % do total.

53. Transferências do Cenário Tático 2025

| Viagens | Demanda | |
|-------------------------|---------------|--------|
| | Proposta 2025 | % |
| Diretas | 12.814 | 30,56 |
| 1 Transferência | 21.652 | 51,64 |
| 2 Transferências | 7.302 | 17,41 |
| 3 ou mais tranferências | 164 | 0,39 |
| Total | 41.932 | 100,00 |

Fonte: MobPlan 2015

Custo social generalizado

Em relação ao Cenário Base 2015 verificou-se que o custo social generalizado reduziu em 2 minutos por usuário, que de 113 passou a 111 minutos, significando uma redução de 2,3%, mesmo levando-se em conta que o tempo generalizado base de 2015 era de 4.251.558 e passou para 4.641.451 minutos, correspondendo à demanda no pico da manhã na base 2015 de 37.523 minutos para 41.932 minutos.

A redução de 2,3% no custo social generalizado evidencia que em 2025 o sistema de transporte coletivo será eficiente.

54. Custo social generalizado para o Cenário Tático 2025

| Cenário | Tempo generalizado (min) | Demanda pico da manhã (min) | Tempo por usuário (min) | % |
|---------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------|------|
| Base 2015 | 4.251.558 | 37.523 | 114 | |
| Proposta 2025 | 4.641.451 | 41.932 | 111 | -3,0 |

Fonte: MobPlan 2015



6.3.5 Cenário Estratégico 2030

O Cenário Estratégico 2030 formula uma visão de futuro com planos, programas, projetos e ações projetados para longo prazo, em um período de cinco anos, entre 2025 e 2030.

O Cenário Estratégico 2030 possibilita a formatação de estratégias relativas aos planos, programas, projetos e ações em diversos níveis de atuação, fundamentando as tomadas de decisão, considerando os diversos subsistemas que compõem o espaço urbano, nos seus aspectos físicos, econômicos, sociais e político, segundo os produtos prioritários e da disponibilidade de recursos.

A configuração do Cenário Estratégico 2030 prevê intervenções na infraestrutura viária, com a implantação de vias exclusivas ou segregadas para a circulação das linhas troncais do sistema de transporte coletivo, bem como os terminais de integração e as estações de embarque e desembarque, possibilitando a cobrança antecipada da tarifa, nos corredores com alta frequência de viagens e volumes de passageiros significativos.

Para o Cenário Estratégico 2030 manteve-se a configuração da rede para o Cenário Proposto 2015, permitindo uma avaliação da eficiência do cenário para o horizonte 2030, considerando a necessidade de atualização do sistema de transporte coletivo, considerando o contínuo monitoramento a operação diária.

Carregamento da Rede

O carregamento dos cenários futuros demonstra um crescimento homogêneo dos volumes nos corredores, com destaque para os da região oeste, levando-se em conta o adensamento da Zona de Expansão do Mosqueiro, que para o horizonte de 2030 deverá estar consolidada, apresentando um maior desenvolvimento, uma vez que é uma região com vasta área de ocupação, correspondendo a quase a mesma área da cidade hoje urbanizada.

Em função das demandas por bairros, estabelecidas para o Cenário Estratégico 2030, foi calculado o carregamento da rede par as viagens do pico da manhã, conforme a matriz a seguir.



Prefeitura Municipal de Aracaju

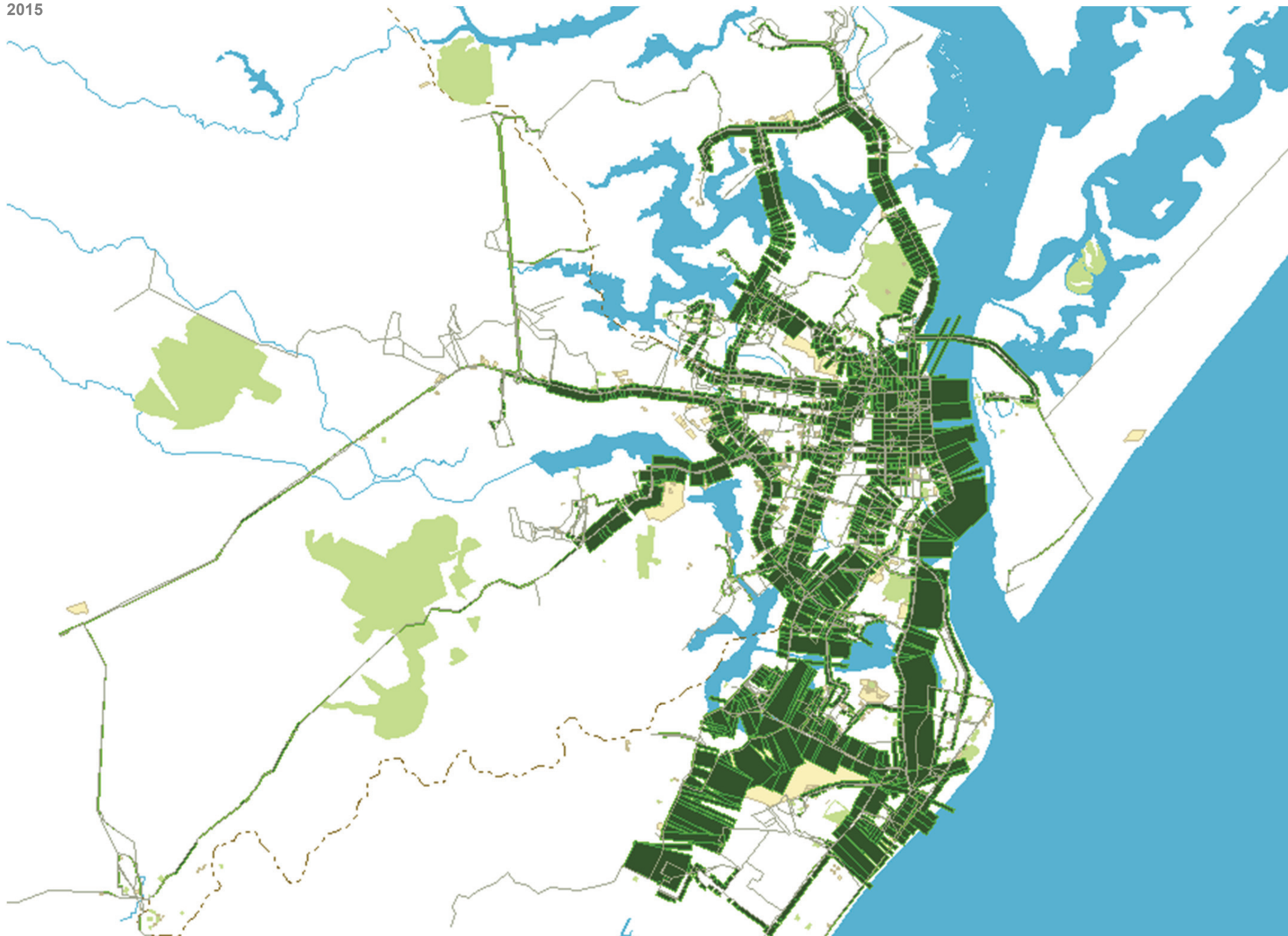
55. Matriz de viagens pico da manhã, por bairro, 2030

Table with columns for Destinos (13 De Julho, 18 Do Forte, Aeroporto, etc.) and Origens (13 De Julho, 18 Do Forte, Aeroporto, etc.). It contains a detailed matrix of trip counts between various neighborhoods in Aracaju for the year 2030.

Fonte: MobPlan 2015



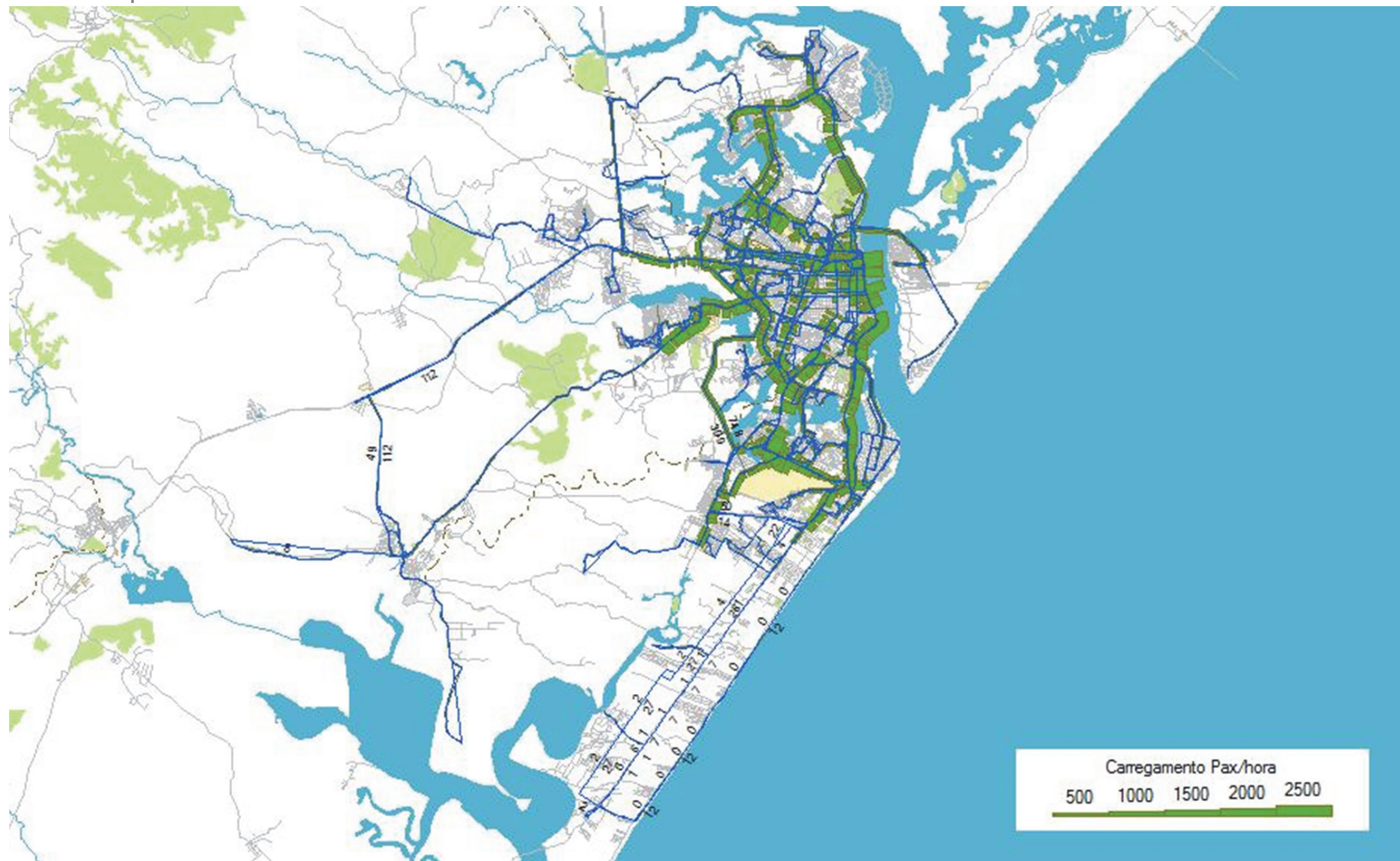
52. Carregamento do Cenário Estratégico 2030, considerando o Cenário Proposto 2015



Fonte: MobPlan 2015



53. Carregamento do Cenário Estratégico 2030, considerando o Corredor JK e o Corredor Mosqueiro



Fonte: MobPlan 2015



Transferências

As transferências previstas no Cenário Estratégico 2030 apresentam 36.363 viagens diretas ou com uma transferência, que representam 81,23% do total de viagens realizadas.

56. Transferências do Cenário Estratégico 2030

| Viagens | Demanda | |
|-------------------------|---------------|--------|
| | Proposta 2030 | % |
| Diretas | 13.557 | 30,28 |
| 1 Transferência | 22.806 | 50,95 |
| 2 Transferências | 8.203 | 18,32 |
| 3 ou mais tranferências | 199 | 0,44 |
| Total | 44.765 | 100,00 |

Fonte: MobPlan 2015

Custo social generalizado

O custo social generalizado do Cenário Estratégico 2030 em relação ao Cenário Base 2015 apresentou uma redução de tempo por usuário de 113 para 112 minutos, com uma redução de 1 minuto, como demonstrado no quadro 56.

Observa-se que na base 2015 o tempo generalizado foi calculado em 4.251.558 e para proposta de 2030 em 5.018.926, com demandas respectivas no pico da manhã de 37.523 e 44.765.

A redução de 1% no custo social generalizado demonstra que em 2030 a performance do sistema de transporte coletivo aproxima-se daquela verificada para 2015, significando que novas medidas deverão ser tomadas para a manutenção de bons índices no sistema de transporte coletivo.

57. Custo social generalizado para o Cenário Estratégico 2030

| Cenário | Tempo generalizado (min) | Demanda pico da manhã (min) | Tempo por usuário (min) | % |
|---------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------|------|
| Base 2015 | 4.251.558 | 37.523 | 114 | |
| Proposta 2030 | 5.018.926 | 44.765 | 112 | -1,7 |

Fonte: MobPlan 2015



A análise comparativa dos três cenários demonstra que, com relação às transferências, não foram observadas alterações significativas nos cenários 2020, 2025 e 2030, pois a proporção entre viagens diretas, viagens com uma, duas, três ou mais transferências, foi praticamente na mesma proporção para os três cenários.

58. Comparativo para as transferências para os cenários propostos

| Viagens | Base 2015 | % | Proposta 2015 | % | Proposta 2020 | % | Proposta 2025 | % | Proposta 2030 | % |
|-------------------------|-----------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|
| Diretas | 18.544 | 49,42 | 11.583 | 30,87 | 12.163 | 30,74 | 12.814 | 30,56 | 13.557 | 30,28 |
| 1 Transferência | 16.019 | 42,69 | 19.709 | 52,53 | 20.627 | 52,14 | 21.652 | 51,64 | 22.806 | 50,95 |
| 2 Transferências | 2.956 | 87,88 | 6.103 | 16,26 | 6.626 | 16,75 | 7.302 | 17,41 | 8.203 | 18,32 |
| 3 ou mais tranferências | 4 | 0,01 | 128 | 0,34 | 145 | 0,37 | 164 | 0,39 | 199 | 0,44 |
| Total | 37.523 | 100,00 | 37.523 | 100,00 | 39.561 | 100,00 | 41.932 | 100,00 | 44.765 | 100,00 |

Fonte: MobPlan 2015

Considerando no Cenário Tático 2025 e no Cenário Estratégico 2030 o Corredor JK e o Corredor Mosqueiro implantados, observa-se que ocorrerão um pouco mais de viagens diretas e com três ou mais transferências e um pouco menos de uma ou duas transferências.

59. Comparativo para as transferências para os cenários propostos, considerando o Corredor JK e o Corredor Mosqueiro

| Viagens | Base 2015 | % | Proposta 2015 | % | Proposta 2020 | % | Proposta 2025 | % | Proposta 2030 | % |
|-------------------------|-----------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|
| Diretas | 18.544 | 49,42 | 11.583 | 30,87 | 12.163 | 30,74 | 13.099 | 31,24 | 13.855 | 33,04 |
| 1 Transferência | 16.019 | 42,69 | 19.709 | 52,53 | 20.627 | 52,14 | 21.495 | 51,26 | 22.652 | 54,02 |
| 2 Transferências | 2.956 | 87,88 | 6.103 | 16,26 | 6.626 | 16,75 | 7.149 | 17,05 | 8.042 | 19,18 |
| 3 ou mais tranferências | 4 | 0,01 | 128 | 0,34 | 145 | 0,37 | 189 | 0,45 | 216 | 0,52 |
| Total | 37.523 | 100,00 | 37.523 | 100,00 | 39.561 | 100,00 | 41.932 | 100,00 | 44.765 | 100,00 |

Fonte: MobPlan 2015

Com relação aos custos sociais generalizados, comparando a base e a proposta de 2015 com os cenários de 2020, 2025 e 2030, deve-se observar que o custo total se eleva devido ao aumento da demanda de cada cenário, assim, a unidade de comparação a ser observada é tempo por usuário.

60. Comparativo dos custos sociais generalizados para os cenários propostos

| Cenário | Tempo generalizado (min) | Demanda pico da manhã (min) | Tempo por usuário (min) | % |
|---------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------|------|
| Base 2015 | 4.251.558 | 37.523 | 114 | |
| Proposta 2015 | 4.081.983 | 37.523 | 109 | -4,6 |
| Proposta 2020 | 4.336.430 | 39.561 | 110 | -3,9 |
| Proposta 2025 | 4.641.451 | 41.932 | 111 | -3,0 |
| Proposta 2030 | 5.018.926 | 44.765 | 112 | -1,7 |

Fonte: MobPlan 2015

Verifica-se que em relação aos cenários futuros as intervenções propostas atendem de maneira eficiente a demanda de transporte coletivo, sendo que no cenário de 2030 o tempo generalizado por usuário torna-se similar ao cenário atual.



Se for comparado na situação futura o Corredor JK e o Corredor Mosqueiro implantados e operando, observa-se em 2025 e 2030 melhores performance do sistema de transporte coletivo, considerando os custos sociais generalizados, com a manutenção dos tempos por usuários nos mesmos níveis das propostas para 2015 e 2020.

61. Comparativo dos custos sociais generalizados para os cenários propostos, considerando o Corredor JK e o Corredor Mosqueiro

| Cenário | Tempo generalizado (min) | Demanda pico da manhã (min) | Tempo por usuário (min) | % |
|---------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------|------|
| Base 2015 | 4.251.558 | 37.523 | 114 | |
| Proposta 2015 | 4.081.983 | 37.523 | 109 | -4,6 |
| Proposta 2020 | 4.336.430 | 39.561 | 110 | -3,9 |
| Proposta 2025 | 4.565.147 | 41.932 | 109 | -4,6 |
| Proposta 2030 | 4.937.454 | 44.765 | 110 | -3,3 |

Fonte: MobPlan 2015

As intervenções propostas nos projetos referenciados embasaram as análises para as projeções realizadas para o transporte individual, verificando-se que são adequadas para os horizontes previstos.



6.4 FONTES DE RECURSOS

As ações governamentais, em especial aquelas que visam a estruturação de uma cidade, exigem investimentos de porte, que geralmente não são suficientes ou não estão disponíveis.

A implantação do PlanMob, com os planos, programas, projetos e ações, requer investimentos de vulto e que atualmente não estão disponíveis, o que implica na necessidade de verificar possíveis fontes de recursos para investimentos.

A identificação das possibilidades de captação de recursos para a implementação do PlanMob demanda uma busca e análise de instituições, sejam públicas e privadas, com disponibilidade de recursos para planos, programas, projetos e ações para a mobilidade urbana, de forma a se enquadrar nas exigências e tratativas para pleitear os recursos.

Para cada planos, programas, projetos e ações, que estrutura o PlanMob estão sendo formatados projetos, que terão o dimensionamento dos recursos para a sua viabilização.

Os recursos serão originados de diversas fontes:

- Orçamento da Prefeitura Municipal de Aracaju, definidos segundos os órgãos ou secretarias responsáveis pela implementação dos planos, programas, projetos e ações;
- Recursos da SMTT, originados de seu orçamento, para os projetos de trânsito, transporte coletivo e educação de trânsito;
- Recursos externos, que se encontram em fase de negociações, especialmente os provenientes do Ministério das Cidades no Programa do PAC Médias Cidades e do BID.

Considerando a abrangência dos planos, programas, projetos e ações, que definem produtos O PlanMob e que são das mais variadas gamas; e a disponibilidade de recursos nos orçamentos da Prefeitura Municipal de Aracaju, da SMTT e das negociações com Ministério das Cidades e do BID, verifica-se que não há recursos suficientes para a implementação dos produtos do PlanMob.

A identificação de potenciais fontes de recursos tem como foco verificar instituições com atuação nas áreas de empréstimos e financiamentos, bem como de fundos diversos, com linhas nas quais os planos, programas, projetos e ações se enquadrem.



Entre as instituições de empréstimos e financiamentos foram considerados os programas que integram a estrutura do:

- Ministério das Cidades:
Com os programas PAC 2 – Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas (3ª Etapa), Pró-Transporte, Bicicleta Brasil e Programa Mobilidade Urbana;
- Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES):
Com os programas Finame, Finem e Provias;
- Organismos multilaterais:
Como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco Mundial (BIRD);
- Instituições:
Como o FAT/SEST-SENAI, o FUNSET;
- Formalização de convênios e repasses da União;
- Parcerias;
- Terceirização
- Concessão onerosa.

Cada uma das possibilidades deverá ser analisada, com a adequação aos preceitos de cada instituição, para o enquadramento dos produtos do PlanMob, tornando possível a captação de recursos objetivando a viabilização dos planos, programas, projetos e ações.

É importante considerar para cada solicitação de recursos, sejam recursos onerosos provenientes de financiamentos ou não onerosos decorrentes provenientes de recursos orçamentários, que a captação de recursos exige diversas atividades e ações.

Entre as negociações previstas destacam-se a análise de capacidade de pagamento e limite de endividamento, as tratativas do financiamento junto ao agente financeiro, com uma atenção especial para as entidades governamentais, que têm níveis de exigência estabelecidos por um sistema administrativo complexo.

As solicitações de recursos, especialmente os de financiamento, apresentam complexidade no enquadramento nos projetos, os critérios de elegibilidade e de priorização, a análise dos planos, programas, projetos e ações, a gestão de recursos, controle de pagamentos, contratações, licitações, prestação de contas, de convênios.

A seguir apresentam-se potenciais fontes de recursos para a implementação dos planos, programas, projetos e ações do PlanMob.

**62. Potenciais fontes de recursos**

| ORIGEM DOS RECURSOS | | CARACTERÍSTICAS |
|---|---|--|
| ORÇAMENTÁRIAS | | |
| Prefeitura Municipal de Aracaju | Recursos provenientes de impostos e taxas para garantir a provisão de recursos de infraestrutura e serviços. | |
| SMTT | Recursos de arrecadação de multas (CTB - Art. 260: As multas serão impostas e arrecadadas pelos órgãos ou entidades de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código. Art. 320 - A receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.) Repasses - recursos de várias origens para complementar os aportes do setor | |
| EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS | | |
| Ministério das Cidades | PAC 2 Mobilidade Média Cidades | Fomentar ações estruturantes para sistemas de transporte coletivo urbano por meio de qualificação e ampliação de infraestrutura de mobilidade urbana - obras, equipamentos e obras complementares |
| | PAC 2 – Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas (3ª Etapa) | Apoiar a execução de obras de pavimentação e qualificação de vias por meio da implantação de pavimentação nova em vias existentes ou recapeamento destas, incluindo a infraestrutura necessária para sua plena funcionalidade |
| | Pró-Transporte | Propiciar o aumento da mobilidade, da acessibilidade, dos transportes coletivos urbanos e da eficiência dos prestadores de serviços, de maneira a garantir o retorno dos financiamentos concedidos e conferir maior alcance social à aplicação do FGTS |
| | Bicicleta Brasil | Ações de apoio a: projetos de sistemas de circulação não-motorizados; elaboração de projetos de sistemas integrados de transporte coletivo urbano; projetos destinados à redução de acidentes de trânsito; desenvolvimento institucional para a gestão dos sistemas de mobilidade urbana |
| | Programa Mobilidade Urbana | Ações de apoio a: projetos de corredores estruturais de transporte coletivo; elaboração de projetos de sistemas integrados de transporte coletivo urbano; projetos de sistemas de circulação não-motorizados; aplicação de tecnologias adequadas para a melhoria da qualidade e da produtividade da circulação urbana; projetos de acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência |
| Banco Nacional do Desenvolvimento - BNDES | Finame | Produção e aquisição de máquinas e equipamentos novos, de fabricação nacional |
| | Finem | Infraestrutura logística e de transportes, englobando os setores rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário. |
| | Provias | Aquisição de máquinas e equipamentos novos destinados a intervenções em vias públicas, rodovias e estradas |
| Organismos Multilaterais | BID | Projetos de infraestrutura da mobilidade urbana |
| | BIRD | Projetos de infraestrutura da mobilidade urbana |
| OUTRAS INSTITUIÇÕES | | |
| FAT / SEST-SENAT | Recursos para treinamento e aperfeiçoamento do trabalhador | |
| FUNSET | Recursos provenientes de repasse de 5% das multas de trânsito | |
| | Gestão do DENATRAN para operacionalização da segurança e educação de trânsito (Lei 9.602, 21/01/1998, art. 4º, 5º e 6º) | |
| Convênios | Contrato ou acordo para a prestação de serviços, de repasses de verbas, entre instituições, para os mais variados fins | |
| Repasses da União | Recursos provenientes de projetos apresentados por deputados e senadores | |
| Parcerias | Divisão de responsabilidade e intercâmbio de benefícios entre os setores público e privado visando o desenvolvimento de infraestrutura e treinamentos | |
| Terceirização | Repasse de atividades para um prestador de serviços | |
| Concessão onerosa | Delegação da prestação de serviços públicos para empresas privadas com exigência de investimentos | |



6.5 FICHAS DOS PLANOS E PROGRAMAS

Os Planos e Programas, definidos por projetos e ações, são apresentados em fichas, que identificam os parâmetros básicos considerando o objetivo da proposta, a justificativa, o prazo de execução, as ações necessárias para seu desenvolvimento, a integração com outros projetos e a instituição responsável.

As fichas apresentam a síntese dos Planos e Programas, sendo que um detalhamento específico deverá ser realizado quando da sua implantação, cabendo à instituição responsável o seu detalhamento.

6.5.1 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju

| REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE ARACAJU | |
|--|---|
| Proposta | Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju. |
| Justificativa | A revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju deverá ser efetuada para adequar-se às diretrizes definidas pelo Estatuto da Cidade, com interfaces com o PlanMob de Aracaju. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos). |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | A revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju encontra-se na fase de elaboração do Termo de Referência para contratação de consultoria. |
| Integração com outros projetos | Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura, Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog). |



6.5.2 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Integrado da Região Metropolitana de Aracaju

| PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU | |
|---|--|
| Proposta | Elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju. |
| Justificativa | A elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju deverá ser efetuada para adequar-se às diretrizes definidas pelo Estatuto da Metrópole, com interfaces com o PlanMob de Aracaju. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos). |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | A elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju é um novo instrumento de planejamento urbano, instituído pela Lei 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana de Aracaju (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura, Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas, sendo que em Aracaju deverá incluir a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog) e a Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec). |

**6.5.3 Programa de Requalificação Urbana a Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID)**

| PROGRAMA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DA REGIÃO OESTE DE ARACAJU – CONSTRUINDO PARA O FUTURO (BID) | |
|---|--|
| Proposta | Implementação do Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro, em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). |
| Justificativa | <p>A implementação de Programa visa:</p> <ul style="list-style-type: none">- Melhorar as condições de urbanização e saneamento ambiental de bairros de baixos ingressos e ampliar a rede de equipamentos e serviços sociais;- Reestruturar o sistema viário, de transporte público e de mobilidade da região;- Apoiar a recuperar as áreas verdes em risco visando a sua preservação; e,- Fortalecer a capacidade de planejamento urbano e gestão ambiental da Prefeitura. <p>O Programa compõe-se de três componentes:</p> <ul style="list-style-type: none">- Desenvolvimento da Infraestrutura Urbana;- Mobilidade Urbana; e- Fortalecimento Institucional. <p>As intervenções no Município objetivam melhorar a qualidade de vida da população, especialmente nos aspectos de mobilidade e urbanização, destacando-se a construção de uma avenida perimetral ligando as regiões Norte e Sul da capital.</p> |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos). |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | <p>A implantação do Programa será efetuada conforme os componentes:</p> <ul style="list-style-type: none">- Componente 1 – Desenvolvimento da Infraestrutura Urbana:<ul style="list-style-type: none">. Construção da Avenida Perimetral Oeste;. Implantação de Sistema de Lazer, Esporte e Convívio Social;. Ações Estratégicas; e. Revitalização do Parque da Sementeira.- Componente 2 – Mobilidade Urbana: abrangendo:<ul style="list-style-type: none">. Ampliação e Melhoria do Sistema de Transporte Coletivo; e. Centro de Controle Operacional (CCO).- Componente 3 – Fortalecimento Institucional:<ul style="list-style-type: none">. Revisão do Plano Diretor de Aracaju e Códigos Complementares; e. Construção da Escola de Governo e Cidadania e Central de Atendimento ao Cidadão. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura, Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.4 Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades / PAC 2 – BRT de Aracaju**

| PROGRAMA DE ACELARAÇÃO DO CRESCIMENTO PARA MÉDIAS CIDADES / BRT DE ARACAJU | |
|---|--|
| Proposta | Viabilização da implantação do BRT de Aracaju. |
| Justificativa | <p>A implementação do BRT de Aracaju visa a reestruturação do transporte público coletivo, contemplando a Região Metropolitana de Aracaju, tendo como características básicas:</p> <ul style="list-style-type: none">- Reestruturar o sistema de transporte coletivo público por ônibus, urbano e metropolitano;- Estabelecer as prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual;- Estruturação de dez corredores para as linhas troncais;- Reforma/ampliação e/ou construção de terminais para a integração entre as linhas do sistema;- Implantação de canaletas exclusivas, de faixas exclusivas à esquerda, de faixas exclusivas à direita e de circulação compartilhada;- Implantação de estações nos corredores, com pagamento antecipado da tarifa e embarque e desembarque em nível com o piso do ônibus;- Implantação de abrigos e pontos de ônibus nos itinerários de algumas linhas troncais, além das linhas alimentadoras, interbairros e circulares dos sistemas urbanos e metropolitanos;- Utilização de ônibus articulado e padron para as linhas de maiores demandas;- Reestruturação das linhas: troncais, interbairros, alimentadoras, circulares e integradas;- Adequações viárias;- Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: bilhetagem eletrônica, sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança, sistema de orientação aos usuários;- Implantar mecanismos de monitoramento e avaliação, estabelecendo indicadores de desempenho e o cumprimento de objetivos e metas;- Adequação do órgão de gerência;- Implantação de um CCO – Centro de Controle Operacional, com um CTA – Controle de Tráfego em Área para o monitoramento e fiscalização do sistema de transporte coletivo e da circulação viária;- Regulamentar a prestação do transporte coletivo público por ônibus;- Instituição de um Consórcio Metropolitano entre os municípios da Região Metropolitana de Aracaju;- Realizar a licitação da concessão dos serviços de transporte coletivo público, no âmbito urbano e metropolitano; e- Promover a capacitação dos atores públicos e privados. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos). |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | - Elaboração dos projetos executivos dos corredores, dos terminais de integração e das estações de embarque e desembarque. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura, Plano de Gestão, Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa Integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.5 Plano de Circulação Urbana**

| PLANO DE CIRCULAÇÃO URBANA | |
|---|---|
| Proposta | Promoção da estruturação da mobilidade urbana de Aracaju, priorizando o transporte não motorizado e o transporte público coletivo. |
| Justificativa | <p>O Plano de Circulação Urbana objetiva a adoção de políticas públicas que priorizem o transporte não motorizado, o transporte público coletivo e a acessibilidade universal, estruturando a mobilidade urbana de forma a melhorar a acessibilidade e os deslocamentos da população, com melhor qualidade de vida, considerando as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, do Programa de Requalificação Urbana de Aracaju (BID) e o Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju).</p> <p>O Plano de Circulação Urbana abrange:</p> <ul style="list-style-type: none">- Programa de Circulação Urbana: considerando os aspectos pertinentes ao sistema viário, à pavimentação; às medidas para o tratamento especial de transporte não motorizado por propulsão humana e por tração animal, e a equipamentação da mobilidade urbana;- Programa de Calçadas: abrangendo a estruturação das calçadas e do mobiliário urbano;- Programa Cicloviário: compreendendo a estruturação do sistema cicloviário e a sua equipamentação;- Programa de Estacionamento: envolvendo a reestruturação do estacionamento público e adequação dos estacionamentos privados. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções na circulação urbana são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações para a implantação dos programas que integram o Plano de Circulação Urbana. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.6 Programa de Circulação Urbana**

| PROGRAMA DE CIRCULAÇÃO URBANA | |
|---|--|
| Proposta | Estruturação da circulação urbana para a sua melhoria, com intervenções no sistema viário, na pavimentação viária, as medidas para priorizar a circulação dos pedestres, ciclistas, de veículos de propulsão humana, de veículos de tração animal e o sistema de estacionamento. |
| Justificativa | <p>O Programa de Circulação Urbana visa a qualificação da infraestrutura viária e seus subsistemas e as ações de adoção de comportamentos adequados para os deslocamentos urbanos e metropolitanos, segundo as políticas públicas para priorizar o transporte não motorizado, o transporte público coletivo e a acessibilidade universal, para estruturar a mobilidade urbana.</p> <p>O Programa de Circulação Urbana compõe-se de:</p> <ul style="list-style-type: none">- Estruturação, hierarquização e dimensionamento do sistema viário:<ul style="list-style-type: none">. Hierarquizar o sistema viário segundo os deslocamentos interbairros e intermunicípios;. Tratar as vias urbanas segundo a hierarquia viária, com adequação da configuração física, dotando-as de equipamentos de controle (sinalização viária);. Estabelecer as prioridades de circulação, segundo as diretrizes dos planos, privilegiando o pedestre e o ciclista sobre os demais modos e a circulação do transporte de massa;. Promover correções de traçado e compatibilizar as ligações viárias;. Tratar os pontos críticos, melhorando a segurança e reduzindo os acidentes; eImplantar infraestrutura compatível com os volumes de tráfego, privilegiando os pedestres e ciclistas, ofertando conforto e segurança aos usuários.- Estruturação da Pavimentação Urbana:<ul style="list-style-type: none">. Pavimentar as vias urbanas, com pavimentos adequados aos volumes e tipos de tráfego previstos.- Adoção de Medidas para o Tratamento Especial de Transporte não Motorizado por Propulsão Humana e por Tração Animal:<ul style="list-style-type: none">. Promover ações para disciplinar o transporte não motorizado por propulsão humana; ePromover ações para disciplinar o transporte não motorizado por tração animal.- Equipamentação da Mobilidade Urbana:<ul style="list-style-type: none">. Promover o controle e fiscalização do uso do sistema viário; eImplantar equipamentos de controle (sinalização viária, câmeras de monitoramento). |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções na circulação urbana são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações para a implantação dos programas de sistema viário, de pavimentação urbana, para o transporte não motorizado por propulsão humana e tração animal e para a equipamentação da mobilidade urbana, que compõem o Programa de Circulação Urbana. |
| Integração com outros projetos | Programa de Calçadas, Programa Cicloviário, Programa de Estacionamento, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) em alguns casos integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.7 Programa de Calçadas**

| PROGRAMA DE CALÇADAS | |
|---|--|
| Proposta | Estruturação das calçadas da área urbana com intervenções na sua configuração e no mobiliário urbano, considerando a acessibilidade universal. |
| Justificativa | <p>O Programa de Calçadas objetiva intervenções, segundo os conceitos de acessibilidade universal, com a qualificação das calçadas das vias urbanas, abrangendo a sua padronização; com o estabelecimento da tipologia do seu pavimento e a implantação de mobiliário urbano, visando a melhoria da mobilidade urbana e contribuindo para a melhoria da qualidade do ar com a valorização como meio de transporte não poluente e saudável.</p> <p>O Programa de Calçadas constitui-se por:</p> <ul style="list-style-type: none">- Estruturação das Calçadas:<ul style="list-style-type: none">. Padronizar as calçadas, considerando a acessibilidade universal; e. Pavimentar as calçadas segundo a tipologia estabelecida, considerando a acessibilidade universal.- Estruturação do Mobiliário Urbano:<ul style="list-style-type: none">. Dotar as calçadas de mobiliário urbano, considerando a acessibilidade universal. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções na circulação urbana são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações para a implantação das calçadas e do mobiliário urbano, que fazem parte do Programa de Calçadas. |
| Integração com outros projetos | Programa de Circulação Urbana, Programa Cicloviário, Programa de Estacionamento, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb). |

**6.5.8 Programa Ciclovário**

| PROGRAMA CICLOVIÁRIO | |
|---|---|
| Proposta | Estruturação do sistema ciclovário, com a sua ampliação e equipamentação. |
| Justificativa | <p>A implementação do Programa Ciclovário visa ampliar e equipar o sistema ciclovário com o objetivo de proporcionar opções nos deslocamentos urbanos, viabilizando o uso da bicicleta para deslocamentos de pequenas e médias distâncias, colaborando para a melhoria da qualidade do ar enquanto meio de transporte não poluente e saudável, melhorando a mobilidade urbana.</p> <p>O Programa Ciclovário compõe-se de:</p> <ul style="list-style-type: none">- Estruturação do Sistema Ciclovário:<ul style="list-style-type: none">. Implantar e ampliar ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e passeios compartilhados, segundo as normas estabelecidas, com sinalização e equipamentos adequados;. Promover ações e campanhas de educação de trânsito para o compartilhamento da circulação nas vias públicas de todos os modos de deslocamento.- Equipamentação do Sistema Ciclovário:<ul style="list-style-type: none">. Implantar e ampliar ciclovias e ciclofaixas, segundo as normas estabelecidas, com sinalização e equipamentos adequados. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções na circulação urbana são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações para a implantação de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e passeios compartilhados, que compõem o Programa Ciclovário. |
| Integração com outros projetos | Programa de Circulação Urbana, Programa de Calçadas, Programa de Estacionamento, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb). |

**6.5.9 Programa de Estacionamento**

| PROGRAMA DE ESTACIONAMENTO | |
|---|---|
| Proposta | Viabilização da reestruturação do estacionamento público e a adequação dos estacionamentos privados existentes na cidade. |
| Justificativa | <p>O Programa de Estacionamento objetiva estabelecer as normas gerais e específicas de estacionamento na cidade, abrangendo:</p> <ul style="list-style-type: none">- Reestruturação do estacionamento público:<ul style="list-style-type: none">. Estabelecer a tipologia e restrições do estacionamento público nas vias urbanas; e. Implantar o estacionamento rotativo.- Adequação dos estacionamentos privados.<ul style="list-style-type: none">. Estabelecer as questões relativas ao estacionamento privado. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos). |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações para a implementação do estacionamento público e a adequação dos estacionamentos privados. |
| Integração com outros projetos | Programa de Circulação Urbana, Programa de Calçadas, Programa Cicloviário, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec) e a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog). |

**6.5.10 Plano de Transporte Motorizado**

| PLANO DE TRANSPORTE MOTORIZADO | |
|---|---|
| Proposta | Estruturação da mobilidade urbana de Aracaju com o estabelecimento do Programa de Transporte Público, o Programa de Transporte Individual e do Programa de Logística e Carga Urbana. |
| Justificativa | <p>O Plano de Transporte Público fundamenta os deslocamentos por transporte público, seja coletivo, por táxi, escolar, por fretamento; além do transporte individual; bem como os deslocamentos de bens, serviços e mercadorias, segundo a acessibilidade universal, considera as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, do Programa de Requalificação Urbana de Aracaju (BID) e o Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju).</p> <p>- Programa de Transporte Público que compreende:</p> <ul style="list-style-type: none">. Implantação do BRT de Aracaju;. Reestruturação do Transporte Público por Táxi;. Reestruturação do Transporte Público Escolar;. Reestruturação do Transporte Público por Fretamento; e. Análise do Transporte Hidroviário. <p>- Programa de Transporte Individual:</p> <ul style="list-style-type: none">. Reestruturação do Transporte Individual. <p>- Programa de Logística e Carga Urbana que abrange:</p> <ul style="list-style-type: none">. Adequação ao Plano de Circulação;. Adequação ao Programa de Estacionamento; e. Estruturação da Logística e Carga Urbana. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções no transporte motorizado são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações para a implantação dos programas que integram o Plano de Transporte Motorizado. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Infraestrutura, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.11 Programa de Transporte Público**

| PROGRAMA DE TRANSPORTE PÚBLICO | |
|---------------------------------------|--|
| Proposta | Reestruturação do sistema de transporte público com a implantação do BRT de Aracaju, a reestruturação do transporte público por táxi, a reestruturação do transporte público escolar, a reestruturação do transporte público por fretamento e a análise do transporte hidroviário. |
| Justificativa | <p>O Programa de Transporte Público caracteriza e propõe ações para a melhoria dos deslocamentos por transporte público, nos aspectos relativos ao coletivo, por táxi, escolar, por fretamento e a análise do sistema hidroviário; segundo a acessibilidade universal.</p> <p>Os componentes do Programa de Transporte Motorizado são:</p> <ul style="list-style-type: none">- Implantação do BRT de Aracaju, que integra o Programa de Requalificação Urbana de Aracaju (BID), e objetiva a reestruturação do transporte público coletivo, abrangendo:<ul style="list-style-type: none">. Reestruturar o sistema de transporte coletivo público por ônibus, urbano e metropolitano;. Estabelecer as prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual;. Estruturação de dez corredores para a circulação das linhas troncais;. Reforma/ampliação e/ou construção de terminais para a integração entre as linhas do sistema;. Implantação de canaletas exclusivas, de faixas exclusivas à esquerda, de faixas exclusivas à direita e de circulação compartilhada;. Implantação de estações nos corredores para o atendimento de suas demandas, com pagamento antecipado da tarifa e embarque e desembarque em nível com o piso do ônibus;. Implantação de abrigos e pontos de ônibus nos itinerários de algumas linhas troncais, além das linhas alimentadoras, interbairros e circulares dos sistema urbanos e metropolitanos;. Utilização de ônibus articulado e padron para as linhas de maiores demandas;. Reestruturação das linhas: troncais, interbairros, alimentadoras, circulares e integradas;. Adequações viárias;. Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: bilhetagem eletrônica, sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança, sistema de orientação aos usuários;. Implantar mecanismos de monitoramento e avaliação, estabelecendo indicadores de desempenho e o cumprimento de objetivos e metas;. Adequação do órgão de gerência;. Implantação de um CCO – Centro de Controle Operacional, com um CTA – Controle de Tráfego em Área para o monitoramento e fiscalização do sistema de transporte coletivo e da circulação viária;. Regulamentar a prestação do transporte coletivo público por ônibus;. Instituição de um Consórcio Metropolitano entre os municípios da Região Metropolitana de Aracaju visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por ônibus;. Realizar a licitação da concessão dos serviços de transporte coletivo público, no âmbito urbano e metropolitano; e. Promover a capacitação dos atores públicos e privados.- Reestruturação do Transporte Público por Táxi:<ul style="list-style-type: none">. Reestruturar o sistema de transporte coletivo por táxi. Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança; |



| PROGRAMA DE TRANSPORTE PÚBLICO | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none">. Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho; e. Rever a regulamentação para a prestação do serviço de transporte público por táxi. <p>- Reestruturação do Transporte Público Escolar:</p> <ul style="list-style-type: none">. Reestruturar o sistema de transporte público escolar;. Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança;. Implantar mecanismos de monitoramento, estabelecendo indicadores de desempenho; e. Rever a regulamentação para a prestação do serviço do transporte coletivo público escolar. <p>- Reestruturação do Transporte Público por Fretamento:</p> <ul style="list-style-type: none">. Promover a cooperação entre entes federativos municipais, metropolitanos e estaduais, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por fretamento. <p>- Análise do Transporte Hidroviário:</p> <ul style="list-style-type: none">. Constituir a instalação de meios de transportes de passageiros e cargas urbanas, com portos ou atracadores e demais infraestruturas necessárias ao bom desempenho dos Serviços de Transporte Complementar de Passageiros, Serviço de Transporte Turístico e Serviço de Transporte de Cargas. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções no transporte motorizado são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações para a implantação do Programa de Transporte Público. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Infraestrutura, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.12 Programa de Transporte Individual**

| PROGRAMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL | |
|---|--|
| Proposta | Reestruturação do sistema de transporte individual. |
| Justificativa | <p>O Programa de Transporte Individual objetiva propor intervenções para a melhoria dos deslocamentos por automóveis e motocicletas privados, segundo as prioridades estabelecidas para a circulação viária.</p> <p>O Programa de Transporte Individual compõe-se de:</p> <ul style="list-style-type: none">- Reestruturação do Transporte Individual:<ul style="list-style-type: none">. Adequar a infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas; e. Implantar ou reestruturar equipamentos de controle: sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e de segurança. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções no transporte individual são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações que integram o Programa de Transporte Individual. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Infraestrutura, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.13 Programa de Logística e Carga Urbana**

| PROGRAMA DE LOGÍSTICA E CARGA URBANA | |
|---|---|
| Proposta | Estruturação do sistema de transporte de bens, serviços e mercadorias no território do Município de Aracaju. |
| Justificativa | <p>O Programa de Logística e Carga Urbana tem por fim disciplinar a circulação de carga, considerando os aspectos relativos a:</p> <ul style="list-style-type: none">- Adequação do Plano de Circulação; . Adequar aos parâmetros estabelecidos na circulação viária.- Adequação ao Programa de Estacionamento: . Disciplinar e controlar as áreas de estacionamento de bens, mercadorias e serviços.- Estruturação da Logística e Carga Urbana: . Estruturar a organização da logística de carga urbana; . Criar e consolidar plataformas logísticas com distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade; . Implantar infraestrutura especializada nas áreas de carga e descarga, com áreas de carga e descarga, plataformas logísticas (distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade); . Estabelecer rotas preferenciais, segundo a organização da logística de carga urbana; . Disciplinar a distribuição de bens, mercadorias e serviços, com o disciplinamento de carga e descarga, áreas de acesso e circulação restrita ou controlada, polos geradores de carga, centros de distribuição e comercialização (públicos e privados). |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções no transporte individual são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações que integram o Programa de Logística e Carga Urbana. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Infraestrutura, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |



6.5.14 Plano de Infraestrutura

| PLANO DE INFRAESTRUTURA | |
|---|--|
| Proposta | Estruturação da infraestrutura da cidade, contribuindo para a melhoria da circulação urbana. |
| Justificativa | <p>O Plano de Infraestrutura compartilha programas e projetos com o Plano de Circulação, visando dotar a cidade de condições adequadas para os deslocamentos urbanos.</p> <p>O Plano de Infraestrutura deve considerar as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, do Programa de Requalificação Urbana de Aracaju (BID) e o Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju).</p> <p>O compartilhamento com o Plano de Circulação abrange:</p> <ul style="list-style-type: none">- Programa de Circulação Urbana:<ul style="list-style-type: none">. Estruturação, Hierarquização, Dimensionamento do Sistema Viário;. Estruturação da Pavimentação Urbana; e. Equipamentação da Mobilidade Urbana.- Programa de Calçadas:<ul style="list-style-type: none">. Estruturação das Calçadas; e. Estruturação do Mobiliário Urbano.- Programa Ciclovitário:<ul style="list-style-type: none">. Estruturação do Sistema Ciclovitário; e. Equipamentação do Sistema Ciclovitário.- Programa de Estacionamento:<ul style="list-style-type: none">. Reestruturação do Estacionamento Público.- Programa do Mobiliário Urbano:<ul style="list-style-type: none">. Estruturação do Mobiliário Urbano.- Implantação do BRT de Aracaju<ul style="list-style-type: none">. Equipamentação do Transporte Coletivo.- Programa de Equipamentos de Controle da Circulação Viária:<ul style="list-style-type: none">. Reestruturação dos Equipamentos de Controle.- Programa de Polos Geradores de Tráfego:<ul style="list-style-type: none">. Adequação dos Polos Geradores de Tráfego. <p>No Plano de Infraestrutura três programas são específicos; o Programa de Mobiliário Urbano, o Programa de Equipamentos de Controle e Programa de Equipamentos de Controle da Circulação Viária.</p> |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções na infraestrutura são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações que integram o Plano de Infraestrutura. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.15 Programa do Mobiliário Urbano**

| PROGRAMA DE MOBILIÁRIO URBANO | |
|---|--|
| Proposta | Estruturação do mobiliário urbano, que integra a infraestrutura da cidade. |
| Justificativa | O Programa de Mobiliário Urbano abrange a estruturação dos equipamentos implantados nas vias e espaços públicos, como: bancos, barraquinhas, equipamentos de ambulantes, indicação de nomenclatura de logradouro público, lixeiras, monumentos, obstáculos (“fradinhos”), placas de sinalização e semáforos, postes de iluminação, quiosques e telefones públicos. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções na infraestrutura são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações que integram o Programa de Mobiliário Urbano. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.16 Programa de Equipamentos de Controle da Circulação Viária**

| PROGRAMA DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA | |
|--|---|
| Proposta | Adequação dos equipamentos destinados ao controle da circulação viária, incluindo os sistemas de comunicação, sistemas de controle operacional e os sistemas de segurança. |
| Justificativa | <p>O Programa de Equipamentos de Controle da Circulação Viária compreende os equipamentos destinados à sinalização viária - horizontal, vertical e semafórica, a utilização da tecnologia da informação aliada à telecomunicação e à eletrônica, que são utilizados no planejamento, gestão, operação e fiscalização do sistema viário do trânsito e do transporte coletivo.</p> <p>As intervenções do Programa de Equipamentos de Controle da Circulação Viária abrangem:</p> <ul style="list-style-type: none">- Implantar sinalização viária horizontal, vertical e semafórica;- Implantar ou reestruturar equipamentos de controle de operacional, com radares e de redutores eletrônicos de velocidade;- Implantar ou reestruturar equipamentos de controle de comunicação, com a implantação de uma rede de infovias;- Implantar ou reestruturar equipamentos de controle de segurança, para o controle da operação do trânsito, monitoramento e observação das ocorrências de trânsito, operação de câmeras de monitoramento; operação do transporte coletivo, com o monitoramento da frota, da operação, com interação com as equipes de trânsito, de fiscalização do transporte coletivo; e- Implantar ou reestruturar o CCO para o controle da circulação viária. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções no controle da circulação viária são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações que integram o Programa de Equipamentos de Controle da Circulação Viária, especialmente a implantação do CCO. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.17 Programa de Polos Geradores de Tráfego**

| PROGRAMA DE POLOS GERADORES DE TRÁFEGO | |
|---|---|
| Proposta | Estabelecimento da metodologia para a implantação de polos geradores de tráfego |
| Justificativa | <p>O Programa de Polos Geradores de Tráfego visa instituir as metodologias para a implantação de empreendimentos considerados como polos geradores de tráfego, considerando a definição das medidas mitigadoras e compensatórias, para minimizar os impactos negativos previstos, para reparar, atenuar, controlar ou eliminar seus efeitos indesejáveis sobre a circulação viária.</p> <p>As intervenções do Programa de Polos Geradores de Tráfego envolvem:</p> <ul style="list-style-type: none">- Instituir parâmetros para a classificação dos polos geradores de tráfego;- Identificar os polos geradores de tráfego; e- Regulamentar os procedimentos para os estudos de impacto dos polos geradores de tráfego e as medidas mitigadoras. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções no controle de polos geradores de tráfego são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações que integram o Programa de Polos Geradores de Tráfego. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Gestão e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |



6.5.18 Plano de Gestão

| PLANO DE GESTÃO | |
|---|--|
| Proposta | Estruturação da gestão da mobilidade urbana visando a melhoria da qualidade de vida de Aracaju. |
| Justificativa | <p>O Plano de Gestão envolve todos os outros planos, pois dá suporte às intervenções necessárias para a melhoria da mobilidade urbana na cidade.</p> <p>O Plano de Gestão é constituído por:</p> <ul style="list-style-type: none">- Programa de Reestruturação da SMTT:<ul style="list-style-type: none">. Reestruturação da SMTT;. Promoção da Qualificação Técnica, com a Capacitação Profissional dos Técnicos da Autarquia;. Estruturação Tecnológica; e. Ampliação das Instalações da SMTT.- Programa do Sistema de Comunicação:<ul style="list-style-type: none">. Melhoria do Sistema de Comunicação.- Programa de Monitoramento e Avaliação:<ul style="list-style-type: none">. Instituição do processo de monitoramento e avaliação da mobilidade urbana.- Programa do Processo de Participação:<ul style="list-style-type: none">. Estabelecimento dos modos e processos de participação.. Instituição da participação da sociedade; E. Instituição da equipe técnica e do grupo de trabalho. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois a gestão da mobilidade urbana é contínua. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações que integram o Plano de Gestão. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.19 Programa de Reestruturação da SMTT**

| PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO DA SMTT | |
|---|---|
| Proposta | Estruturação da SMTT para que a autarquia possa responder às demandas |
| Justificativa | <p>A Superintendência Municipal de Transportes e Transporte (SMTT), autarquia integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), é a responsável pela gestão da mobilidade urbana em Aracaju e conta com uma estrutura aquém das necessidades, pois o atendimento a novas demandas tem sido constante.</p> <p>Para responder às novas demandas é preciso:</p> <ul style="list-style-type: none">- Reestruturação da SMTT:<ul style="list-style-type: none">. Substituição da denominação da Diretoria de Planejamento e Sistemas para Diretoria de Engenharia e Planejamento;. Criação da Diretoria de Tecnologia da Informação;. Ampliação da Diretoria de Transportes Públicos; e. Reestruturação da Diretoria de Trânsito.- Promoção da Qualificação Técnica, com a Capacitação Profissional dos Técnicos da Autarquia:<ul style="list-style-type: none">. Realizar treinamento, formação e requalificação de técnicos;. Promover cursos na área de engenharia de tráfego;. Promover cursos na área de tecnologia da informação;. Promover cursos na área de transporte público; e. Promover cursos na área de planejamento urbano e mobilidade urbana.- Estruturação Tecnológica:<ul style="list-style-type: none">. Criação de um sistema tecnológico moderno, com a aquisição de softwares.- Ampliação das Instalações da SMTT:<ul style="list-style-type: none">. Ampliar as instalações da autarquia. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos). |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações que integram o Programa de Reestruturação da SMTT. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec). |

**6.5.20 Programa do Sistema de Comunicação**

| PROGRAMA DO SISTEMA DE COMUNICAÇÃO | |
|---|--|
| Proposta | Melhoria do Sistema de Comunicação objetivando a interação intra e inter setorial. |
| Justificativa | <p>O sistema de comunicação, segundo a categorias institucional, de gestão, de utilidade pública, de prestação de contas e de dados públicos, seja de caráter informativo ou comunicativo, deverá ser adequado.</p> <p>O Programa do Sistema de Comunicação abrange:</p> <ul style="list-style-type: none">- Melhoria do Sistema de Comunicação:. Revisão e automação dos processos;. Estabelecimento de estratégias de redimensionamento, relocação, capacitação e valorização do serviço público; e. Melhoria dos serviços prestados. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois as intervenções na infraestrutura são contínuas. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações que integram o Programa de Mobiliário Urbano. |
| Integração com outros projetos | Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec). |

**6.5.21 Programa de Monitoramento e Avaliação**

| PROGRAMA DE MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO | |
|---|---|
| Proposta | Instituição do processo de monitoramento e avaliação da mobilidade urbana de Aracaju, para definir os parâmetros de qualidade e quantidade dos serviços. |
| Justificativa | <p>O Programa de Monitoramento e Avaliação propiciará a avaliação das políticas urbanas, de transporte público e de trânsito, com a adoção de indicadores de eficácia e eficiência.</p> <p>O Programa de Monitoramento e Avaliação compreende:</p> <ul style="list-style-type: none">- Instituição do processo de monitoramento e avaliação da mobilidade urbana:. Definir os indicadores; e. Efetuar o monitoramento e avaliação da mobilidade urbana. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos), Médio (de 5 a 10 anos), Longo (mais de 10 anos), pois o monitoramento e avaliação da mobilidade urbana é contínua. |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento dos projetos e ações que integram o Programa de Monitoramento e Avaliação. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 – BRT de Aracaju), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec), a Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Seplog), a Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb) dependendo do Programa integrante do Plano de Circulação Urbana. |

**6.5.22 Programa do Processo de Participação**

| PROGRAMA DO PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO | |
|---|--|
| Proposta | Caracterização do processo de participação dos atores envolvidos nos aspectos da mobilidade urbana. |
| Justificativa | <p>O processo de participação nos aspectos da mobilidade urbana abrange a caracterização dos atores envolvidos, considerando seus papéis e suas atribuições.</p> <p>O Programa do Processo de Participação abrange:</p> <ul style="list-style-type: none">- Estabelecimento dos modos e processos de participação:<ul style="list-style-type: none">. Estabelecer os modos e processos de participação.- Instituição da participação da sociedade:<ul style="list-style-type: none">. Instituir, por decreto, os membros da sociedade civil, titulares e suplentes, suas participações e atribuições.- Instituição da equipe técnica e do grupo de trabalho:<ul style="list-style-type: none">. Instituir, por decreto, os participantes da administração direta e indireta, suas participações e atribuições. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos). |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento das ações que integram o Programa do Processo de Participação. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura e Plano Institucional. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec). |



6.5.23 Plano Institucional

O Plano Institucional articula todos os demais planos, pois considera o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Programa de Aceleração do Crescimento para Médias Cidades (PAC 2 - BRT de Aracaju), Programa do Processo de Participação, já identificados; além do Plano de Articulação Institucional.

| PLANO DE ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL | |
|---|--|
| Proposta | Caracterização da articulação institucional para a elaboração e implementação do Plano de Mobilidade de Aracaju. |
| Justificativa | <p>A elaboração e implementação do Plano de Mobilidade de Aracaju requer definições dos atores participantes e a adoção de medidas reguladoras.</p> <p>O Plano de Articulação Institucional compreende:</p> <ul style="list-style-type: none">- Definição dos atores e suas atribuições no PlanMob e na sua implementação:<ul style="list-style-type: none">. Definir os atores e suas atribuições no PlanMob e na sua implementação; e. Normatizar, por decreto, os atores e suas atribuições.- Adoção de medidas reguladoras:<ul style="list-style-type: none">. Estabelecer os instrumentos legais - leis; de regulamentação - regulamentos; normativos - decretos e portarias. |
| Prazo de execução | Curto (1 a 5 anos). |
| Ações necessárias para seu desenvolvimento | Desenvolvimento das ações que integram o Plano de Articulação Institucional. |
| Integração com outros projetos | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Aracaju, Programa de Requalificação Urbana da Região Oeste de Aracaju – Construindo para o Futuro (BID), Plano de Circulação Urbana, Plano de Transporte Motorizado, Plano de Infraestrutura e Plano de Gestão. |
| Instituição responsável | Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), integrante da Secretaria Municipal da Defesa Social e da Cidadania (Semdec). |