



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA IZABEL DO PARÁ
PALÁCIO CAPITÃO NOÉ DE CARVALHO

2023



PLANO MUNICIPAL DE

MOBILIDADE URBANA

SANTA IZABEL DO PARÁ



HELDER ZAHLUTH BARBALHO
GOVERNADOR DO ESTADO DO PARÁ

HANA GHASSAN TUMA
VICE-GOVERNADORA DO ESTADO DO PARÁ

FERNANDA REGINA DE PINHEIRO PAES
SECRETARIA DE ESTADO DA CIDADE E INTEGRAÇÃO REGIONAL-SECIR

ABRAÃO BENASSULY NETO
SECRETARIO ADJUNTO DA CIDADE E INTEGRAÇÃO REGIONAL-SECIR

PEDRO HENRIQUE RIBEIRO ARAUJO
DIRETOR DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO
E RURAL- SECIR

ROBERTA ANDRADE CAVALLEIRO DE MACÊDO
COORDENADORA TÉCNICA - SECIR

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA IZABEL DO PARÁ

EVANDRO BARROS WATANABE
PREFEITO DE SANTA IZABEL DO PARÁ

GILSOMAR HEINRIQUE DE FREITAS
VICE-PREFEITO DE SANTA IZABEL DO PARÁ

CLAUDINE YUKARI WATANABE SASAKA
SECRETÁRIA INTERINA MUNICIPAL DE DEFESA SOCIAL- SEMDS

**COORDENADORA GERAL DO PLANO MUNICIPAL
DE MOBILIDADE URBANA**

NIVEA CONCEIÇÃO DOS PASSOS SENA
ARQUITETA E URBANISTA - CAU/PA A1407180
ENGENHEIRA DE TRÁFEGO

APOIO TÉCNICO INSTITUCIONAL

Na concepção do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, mediante convênio de Cooperação técnica 001/2023 e Decreto Municipal nº 040/2023

- **PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA IZABEL DO PARÁ**
- **GABINETE DO PREFEITO**
- **SECRETARIA AUTÔNOMA DE ÁGUA E ESGOTO - SAAE**
- **SECRETARIA INTEGRADA DE INFRAESTRUTURA, OBRAS, URBANISMO E SERVIÇOS PÚBLICOS - SEINFRA**
- **SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO, PLANEJAMENTO E FINANÇAS - SEMAPF**
- **SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA, LAZER, TURISMO E DESPORTOS - SECULTD**
- **SECRETARIA MUNICIPAL DE DEFESA SOCIAL - SEMDS**
- **SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO - SEMED**
- **SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE - SEMMA**
- **SECRETARIA MUNICIPAL DE PRODUÇÃO E AGRONEGÓCIO - SEMPAG**
- **SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE - SMS**
- **SECRETARIA MUNICIPAL DE TRABALHO E PROMOÇÃO SOCIAL - SEMTEPS**

EQUIPE TÉCNICA

- ✓ **Raimundo Roberto Santos França - Secretário Municipal de Defesa Social**
- ✓ **Nivea Conceição dos Passos Sena – Arquiteta e Urbanista**
- ✓ **Alberto Souto Granhen – Técnico de trânsito**
- ✓ **Paula Janaina Azevedo de Oliveira Monteiro - Assessora Jurídica**
- ✓ **Virgínia Elane Lima Pinheiro da Silva - Pedagoga**
- ✓ **José Amaro Chaves Junior - Assessor de Comunicação**
- ✓ **Raquel Lopes da Silva de Sousa - Apoio Administrativo**

SANTA IZABEL DO PARÁ - PA



FOTO: AMARO JUNIOR – ACERVO: ASCOM-SIP

SANTA IZABEL-SEDE



FOTO: AMARO JUNIOR – ACERVO: ASCOM-SIP

DISTRITO: SEDE – AMERICANO.



FOTO: AMARO JUNIOR – ACERVO: ASCOM-SIP

DISTRITO: SEDE – CARAPARU.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	08
1. OBJETIVOS.....	09
2. OBJETIVOS ESPECIFICO.....	09
3. PREMISSAS.....	11
4. HISTORICO DA CIDADE.....	13
4.1. CARACTERIZAÇÃO DO MUNICIPIO.....	13
4.2. REESTRUTURAÇÃO DO BRASÃO.....	17
5. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO-CTB.....	18
6. METODOLOGIA.....	20
6.1..ESTRUTURAÇÃO.....	21
7. PLANO DE COMUNICAÇÃO	27
8.ATIVIDADES.....	27
9. DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO.....	28
9.1. ANÁLISE DOS ESTUDOS.....	29
10. SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO.....	30
11. CIRCULAÇÃO VIÁRIA.....	32
12. EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO EM SANTA IZABEL DO PARÁ.....	40
13. MOBILIDADE PRA BICICLETA.....	42
14. INFRAESTRUTURA VIÁRIA.....	48
14.1. INFRAESTRUTURAS DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA.....	48
15. ALINHAMENTO E HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA.....	50
16. SISTEMA DE TRÂNSITO.....	52
16.1. GESTÃO DE TRÂNSITO DE SANTA IZABEL DO PARÁ.....	52
17. ACESSIBILIDADE.....	55
18. TRANSPORTE DE CARGA.....	58
19 ESTACIONAMENTO.....	58
20. MECANISMOS E INSTRUMENTO DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA.....	59

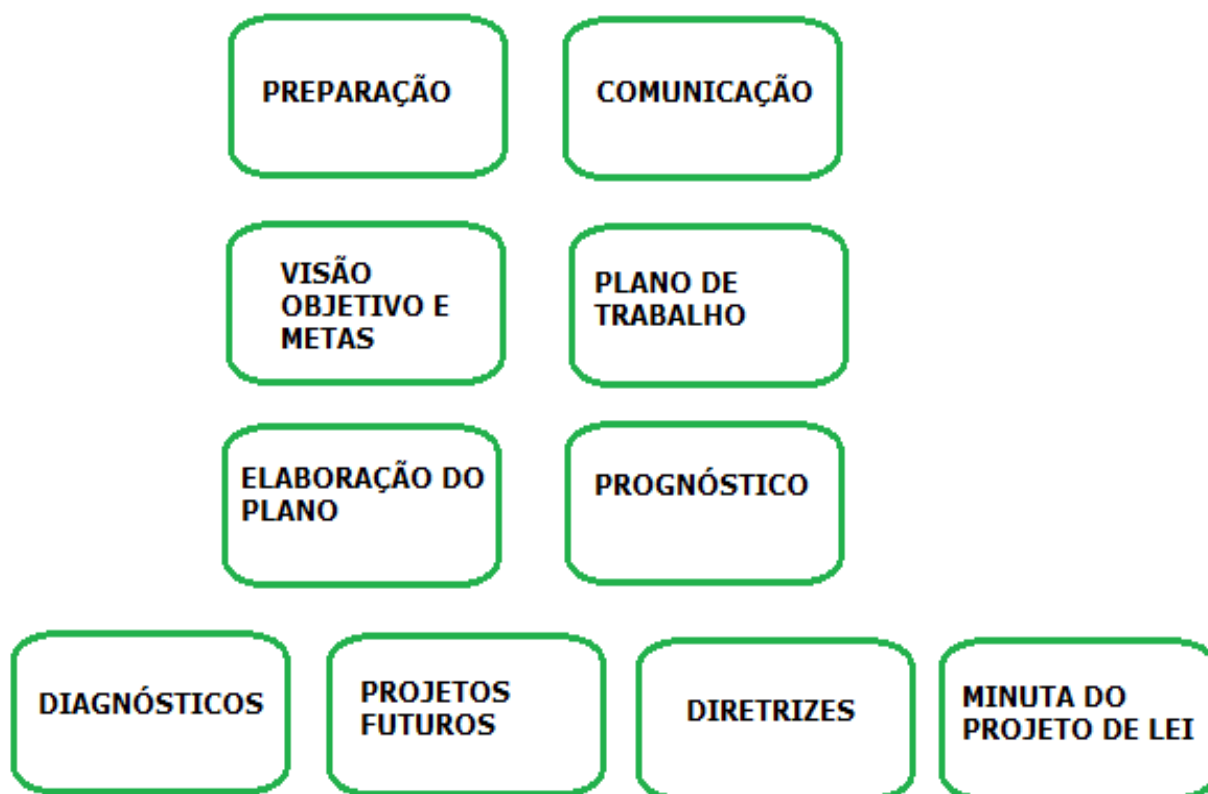
21. MOBILIDADE URBANA RESPONSÁVEL.....	59
21.1. BAIXO IMPACTO AMBIENTAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO.....	60
22. FINANCIAMENTO PRIVADO DA MOBILIDADE URBANA.....	61
23. SISTEMÁTICA E DE AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA.....	61
PROPOSTAS.....	64
24. REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICA.....	75

APRESENTAÇÃO

O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento de planejamento de ações de curto, médio e longo prazo. O objetivo principal é orientar para que as ações e investimentos estejam de acordo com a visão da cidade. Para se tornar um elemento eficaz na qualificação da mobilidade urbana, as ações devem ser executáveis, considerando a cultura local e as possibilidades de investimento e financiamento.

A Lei Federal 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, exige que municípios com mais de 20 mil habitantes e todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverão elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

Para elaboração de seu Plano de Mobilidade Urbana, de Santa Izabel do Pará conta o apoio da cartilha de elaboração de Planos de Mobilidade Urbana para municípios com até 100 mil habitantes. A partir dessa metodologia, foi estruturado um roteiro básico que será utilizado como referência para elaboração do Plano de Mobilidade.



Etapa 1: Mobilização e Levantamento de Informações

- ✓ Produto I - Plano de Trabalho
- ✓ Produto II - Relatório de Levantamento das Informações
- ✓ Produto III - Relatório da 1ª Audiência Pública

Etapa 3: Elaboração de Propostas

- ✓ Produto VI - Relatório de Detalhamento das Propostas
- ✓ Produto VII - Relatório da 3ª Audiência Pública

Etapa 2: Diagnóstico e Prognóstico

- ✓ Produto IV - Relatório de Diagnóstico e Prognóstico
- ✓ Produto V - Relatório da 2ª Audiência Pública

Etapa 4: Elaboração da Minuta de Lei

- ✓ Produto VIII - Minuta de Lei do Plano de Mobilidade Urbana e Cartilha PlanMob

1- OBJETIVO

Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade de Santa Izabel do Pará-PLANMOB/SIP com propostas e diretrizes com ações de curto, médio e longo prazo para implementação do Plano, visando atender o disposto na Lei Federal nº 12.587/12, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

2- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Santa Izabel do Pará será desenvolvido com ações e propostas voltadas às pessoas, garantindo a equidade na utilização dos espaços urbanos e buscando a construção de uma cidade mais humana, com melhor qualidade de vida e desenvolvimento sustentável.
- O principal objetivo do Plano de Mobilidade é proporcionar à população acesso às oportunidades que a cidade oferece com condições adequadas ao exercício de mobilidade tanto dos cidadãos, quanto de bens e serviços, prevendo, dentre outras ações as seguintes:
- Ampliação da mobilidade da população em condições qualificadas e adequadas e a diminuição dos índices de imobilidade, principalmente na população de baixa renda, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social, principalmente através do acesso ao serviço de transporte coletivo;
- Diminuição da necessidade de longas viagens, proporcionando deslocamentos mais eficientes, com o fortalecimento das centralidades nas regiões, bairros e distritos;
- Melhoria da logística urbana, proporcionando condições mais adequadas e eficientes para a circulação de cargas e mercadorias e o processo de abastecimento do comércio local;

- Melhoria na qualidade de vida urbana, através da ampliação da infraestrutura para pedestres e ciclistas e diminuição da dependência por viagens de automóveis e motocicletas;
- Melhoria nas condições ambientais da cidade, com a diminuição da poluição atmosférica, visual e sonoro.
- Consolidação da gestão democrática e participativa como instrumentos e garantia contínua do processo de construção da mobilidade urbana sustentável;

O desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana será pautado nos princípios e diretrizes estabelecidos na Lei Federal 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, com fundamento nos seguintes princípios:

- *acessibilidade universal;*
- *desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;*
- *equidade no acesso dos cidadãos ao Transporte Público Coletivo;*
- *eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;*
- *gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;*
- *segurança nos deslocamentos das pessoas;*
- *justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;*
- *equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e*
- *eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana*

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- *integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;*
- *prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;*
- *integração entre os modos e serviços de transporte urbano;*
- *mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;*
- *incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;*
- *priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território*

e indutores do desenvolvimento urbano integrado:

- *integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.*

O objetivo final da Política Nacional de Mobilidade Urbana é perseguir três macros objetivos que definem campos de ação e compromissos para a plena aplicação do

- i) desenvolvimento urbano,
- ii) sustentabilidade ambiental e
- iii) inclusão social.

Com o Desenvolvimento Urbano entende-se a integração do transporte à dinâmica urbana, a redução das deseconomias da circulação e a oferta de um transporte público eficiente e de qualidade.

Nessa mesma linha, a inclusão social responde pelo acesso democrático à cidade, a universalização do acesso ao transporte público, a acessibilidade universal e a valorização dos deslocamentos de pedestres, portadores de deficiência ou mobilidade reduzida e de ciclistas.

3. PREMISSAS

A Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, exigindo a elaboração de planos de mobilidade urbana para todos os municípios com população acima de 20 mil habitantes e todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor. A Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018, estabelece o novos prazos para que os municípios elaborem seus planos, sem os quais, serão impedidos de acessar recursos federais. O Plano de Mobilidade está sendo elaborado considerando as diretrizes do Plano Diretor por ser a lei que está em vigor, mas estão sendo levantadas sugestões que servirão de insumos para a revisão do Plano Diretor que está prevista para 2020. O Plano de Mobilidade de Santa Izabel do Pará está sendo elaborado pela equipe da Prefeitura, sob a Coordenação Técnica da Secretária de Defesa Social - SEMDS partir da nomeação de Comissão Técnica, sem contratação de empresas de consultorias e pesquisas.

DIAGNÓSTICO

PROGNÓSTICO



4. HISTÓRICO

4.1. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO SANTA IZABEL – VILA

Santa Izabel teve categoria de Vila pela Lei Estadual nº 646 de 6 de junho de 1899, no governo do Dr. Paes de Carvalho.

SANTA IZABEL – SUB- PREFEITURA

Em 1931 algumas localidades mais progressistas do município de Belém passaram a obter condições de Subprefeituras e, por essa razão coube a Santa Izabel figurar entre as mesmas. Foi o seu único subprefeito municipal o agrônomo Laurênio Getúlio de Castro, cargo que exerceu em um ano somente, em virtude da criação de um município de curta duração.

SANTA IZABEL – MUNICÍPIO

Pela Lei nº 565 de 30 de dezembro de 1931, Santa Izabel teve a categoria de Município, envolvendo todo o núcleo colonial de Nossa Senhora do Carmo em Benevides, indo fazer extrema com o município de Igarapé-Açú através do rio Jambú-Açú.

Não tendo agradado esta resolução do governo ao povo de Castanhal, surgiu protestos pela imprensa sob a alegação de ser Castanhal distrito mais importante que a sede. Os protestos foram tão grandes que o governo tomando em consideração as ponderações do povo da “cidade que mais cresce”, o major Interventor Federal Magalhães Barata resolveu, um mês depois pelo Decreto-Lei nº 600, de 28 de janeiro de 1932, tornar sem efeito a Lei 565 e transferir a sede do mesmo município, já instalado pelo prefeito Francisco Rodrigues de Assis, para Castanhal, isto é, era pelo referido ato criado o município de Castanhal, voltando Santa Izabel a condições de distrito municipal de Belém.

SANTA IZABEL – DEFINITIVAMENTE MUNICÍPIO

Em 8 de dezembro de 1933 pelo Decreto-Lei nº 1.110 do Interventor Magalhães Barata foi reestabelecido em caráter definitivo o município de Santa Izabel. Os seus limites, tinham início ao longo da Estrada de Ferro de Bragança, pelas terras da antiga sesmaria Providência, hoje conhecido como Coqueiro até encontrar a 8 travessa e última do núcleo N. S. do Carmo de Benevides, constituindo-se distritos uma parte dos rios: Tauá, Aracy, Aurá, bem como Ananindeua, Benevides, Caraparu e Sede. Indo os limites com a Capital do Estado passar pela citada localidade Providência



IMAGEM DA INTERNET



FOTO: AMARO JUNIOR – ACERVO: ASCOM-SIP

A instalação do atual município de Santa Izabel do Pará, verificou-se no dia 7 de janeiro de 1934, com a presença do Major Magalhães Barata, Interventor do Estado do Pará, e do Capitão Nelson Melo, Interventor do Estado do Amazonas, depois general do Exército e ex-Ministro da Guerra, tendo ainda a abrilhantá-la a seleta assistência de ilustres pessoas; do Desembargador Dr. Maroja Neto, Presidente do Tribunal de Justiça do

Estado; Dr. João Casanova, Secretário da Municipalidade de Belém e autoridades civis e militares.

Falou em nome do povo de Santa Izabel o senhor Benjamim Sabat aquiescendo ao pedido da Comissão Promotora da Solenidade em que foi empossado o primeiro prefeito Capitão Noé Fernandes de Carvalho.

Atendendo as justificativas dos moradores da Vila de Americano, foi essa localidade, que pertencia a Castanhal, incorporada ao novo município de Santa Izabel pela Lei nº 1.260 de 4 de abril de 1934.

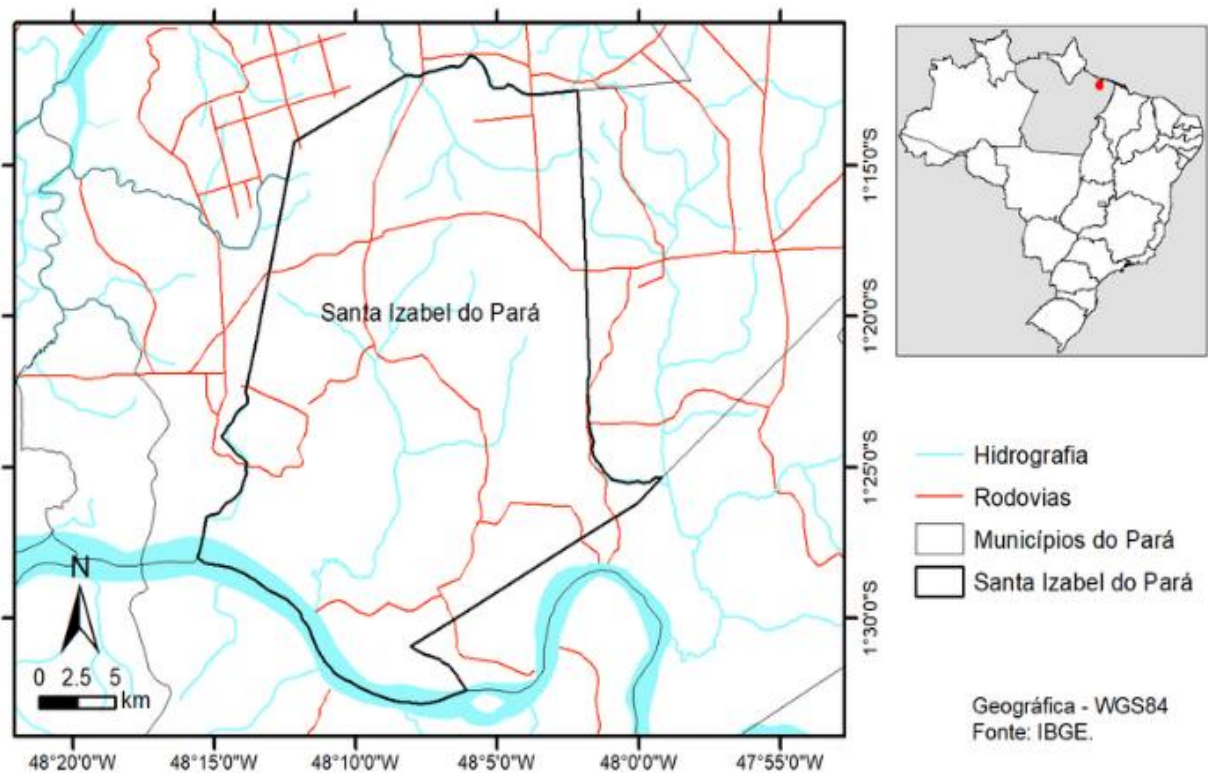
O Decreto nº 1260 de 4 de abril de 1934 alterou o Decreto nº 1110 de 8 de dezembro de 1933, na parte referente aos limites de Santa Izabel com Castanhal.

“Os limites do município de Santa Izabel com o de Castanhal, passam a ser os seguintes:
– pelo álveo do igarapé Jundiaí desde a foz até o ponto em que este igarapé é atravessado pela linha de demarcação de propriedade de Pernambuco, de José Joaquim Pimenta de Magalhães, que vai do 3º ao 4º marco seguindo pelas linhas que vão do 4º ao 5º; do 5º ao 6º; do 6º ao 7º e do 7º ao 8º marco; deste último segue por uma linha reta até a extremidade Sul da linha limite. Este dos terrenos da antiga Colônia Araripe, subindo por esta linha e pela linha de limite. Este do Núcleo Ferreira Pena, e daí por uma reta até encontrar a extremidade Leste da linha de limites Norte do Núcleo Colonial Granja Américo.

SANTA IZABEL – CIDADE

Pela Lei nº 2.927 de 31 de março de 1938, com a nova divisão judiciária do Estado, Santa Izabel, passou a ter categoria de cidade, continuando como 2º distrito judiciário da Comarca de Castanhal, sendo o primeiro Juiz Substituto Dr. Lúcio Amaral.

A divisão territorial e a organização judiciária e administrativa do Estado para o quinquênio de 1939 e 1943, tirou do município uma parte do território reincorporando-o ao de Belém. Com a criação de novas unidades municipais pelo Decreto Estado nº 4.405 de 30 de dezembro de 1943, foi computada toda área que constituiu o município de Benevides, para soldar-se a outra desmembrada de Belém e desse modo constituir-se no município de Ananindeua.



Bandeira do Município



A bandeira do município foi criada através da Lei de nº 25, de 02 de dezembro de 1968, obedecendo às descrições do Brasão. Tem o formato de um retângulo e está dividida ao meio por uma faixa branca em diagonal onde contém o Brasão ao centro representando a paz, a tranquilidade e o respeito entre seus habitantes, à parte superior da bandeira é de cor azul representando nosso céu, a parte inferior é de cor verde representando nossas florestas. A bandeira é um dos símbolos de nosso município, representando a sua imagem,

deve se fazer presente em todas as instituições municipais inclusive onde o município se fizer representado.



1º BRASÃO DO MUNICÍPIO DE SANTA IZABEL DO PARÁ

O primeiro Brasão do Município de Santa Izabel do Pará foi criado pelo vereador Acrísio Aranha em 1949 com as seguintes descrições: O azul representando o nosso céu tropical. O verde representando as nossas florestas amazônicas. Entre as cores azul e verde encontrava-se uma faixa diagonal na cor branca com a frase UNIÃO E LABOR que representa a união como o próprio nome já diz e o labor representa o trabalho que o nosso povo desenvolve. Os pendões que ladeiam representam o arroz, nossa fonte de riqueza na época.

A estrela representa o nosso Estado.

O Escudo é um dos símbolos do nosso município.

4.2. REESTRUTURAÇÃO DO BRASÃO DO MUNICÍPIO DE SANTA IZABEL DO PARÁ

O novo Brasão do Município de Santa Izabel do Pará foi criado através da Lei de nº 178/89 de 26 de julho de 1989, na primeira administração do então prefeito Edilso Paiva de Abreu de autoria do senhor José Luiz de Moura Pereira, filho da terra que residente em Brasília

– DF e tem a seguinte descrição: No formato de um “U” em azul e verde representando o nosso céu e as florestas amazônicas, separados por uma faixa diagonal, em cor prata constando o mesmo lema do antigo escudo “União e Labor” em letras verdes.

Na parte superior, ou seja, no campo azul ver-se uma coroa a mesma representa a coroa de Santa Izabel Rainha de Portugal e padroeira do município em ouro forrada de vermelho e no campo inferior, ou seja, no campo verde ver-se uma rosa vermelha ladeada por uma barra de prata atribuindo ao conhecido milagre das rosas. Na parte central do Brasão encontra-se uma coroa de cinco torres nas cores prata e negro, característica da categoria de cidade sob um listel azul contendo a frase Santa Izabel do Pará em prata e ainda ladeado por dois ramos na cor verde.



5. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - CTB

No que tange a Mobilidade Urbana, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) apresenta dados relacionados aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, segundo o artigo 24:

- I. cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II. planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

- III. implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV. coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V. estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI. executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- VII. aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VIII. fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- IX. fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
- X. implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
- XI. implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XII. promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- XIII. planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes.

Dos pedestres e condutores de veículos não motorizados:

No Capítulo IV, são conferidos os direitos e deveres dos pedestres e condutores não motorizados:

O artigo 68 assegura ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, parte da calçada pode ser utilizada para outro fim, desde que a autoridade competente permita e que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres, o CTB apresenta:

1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com

prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Conforme o artigo 70, "Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código." E artigo 71, "O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização."

6. METODOLOGIA

A Metodologia é um instrumento que visa determinar estratégias e mecanismos que viabilizem a melhor forma de execução dos trabalhos, neste caso, para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Izabel do Pará. Este Plano de Trabalho implica na tomada de um conjunto de decisões e uma necessidade de promover uma sequência de atividades para possibilitar a produção de propostas que atendam as expectativas de toda a população.

A metodologia adotada está referenciada no Programa de Apoio à elaboração de Planos de Mobilidade Urbana- Manual de apoio a municípios até 100 mil habitantes da Secretária Nacional de Mobilidade Urbana- Ministério das Cidades (2017), no qual possui seu partido em 4 (quatro) abordagens de trabalho ao longo do processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana- PLANMOB/SIP Diagnóstico, Objetivos, Metas, Ações Estratégicas; além de Propostas técnica e discussão social.



Imagem da Internet

6.1. ESTRUTURA DE COORDENAÇÃO E ELABORAÇÃO DOS TRABALHOS.

Para a execução dos trabalhos do Processo de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, a Prefeitura Municipal de Santa Izabel estabeleceu através do Decreto Municipal nº 040/2023 GMPSIP, a Comissão Executiva de Planejamento e Comissão de Técnicos, formadas por representantes da Prefeitura Municipal.

a) Atribuições e responsabilidades da Comissão Executiva de Planejamento.

Responsável pelo suporte material e financeiro necessário a execução de todo o processo, mantendo o Coordenador Geral informado de tudo que está acontecendo. A Comissão e a Coordenação tem o papel de estar à frente de todas as atividades para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, devendo ser a interlocutora para a comunicação com todos os outros envolvidos na elaboração do Plano, bem como, realizar o diálogo intragovernamental voltado para a realização do processo, articulando as secretarias e órgãos que tem interface com as políticas públicas no município.

Nos eventos públicos, como nas audiências e oficinas comunitárias para validação e/ou construção dos produtos, deve presidir os trabalhos, junto com os representantes do Poder Executivo e da sociedade, bem como, viabilizar os recursos necessários (materiais, humanos e financeiros) no âmbito governamental, que garantam a consecução dos produtos e dos eventos públicos da Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

b) Atribuições e responsabilidades da Coordenação Geral

A Coordenadora exerce uma função importante na comunicação com a Comissão de Técnicos e Grupo de Acompanhamento, participando da discussão para a elaboração dos produtos preliminares, referentes ao Plano de Ação, Diagnóstico da Realidade atual do Município, Relatório de Propostas da Minuta do Plano. Devendo, ainda, coordenar a relação com a sociedade civil na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e orientar a equipe técnica e operacional.

c) Atribuições e responsabilidades dos representantes de cada Secretaria.

Deve coordenar os trabalhos dentro de suas Secretarias, mantendo-as realmente engajadas ao processo de construção do Plano, fornecendo os dados necessários para a elaboração do diagnóstico da realidade municipal. E coordenar as ações dos Grupos de Trabalhos de suas Secretarias, estabelecendo, convocando os técnicos para a efetiva discussão, debate e elaboração das diretrizes, ações e programas referentes às políticas públicas que representam o processo de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

d) Atribuições e responsabilidades da Comissão de técnicos

A Comissão de Técnicos é responsável pela elaboração dos produtos necessários como: mapas temáticos, sistematização e análise de dados em geral. É também responsável em

executar as atividades necessárias para a preparação dos produtos do Processo de Elaboração do Plano e realização dos eventos de discussão pública a ele referentes. Para o desenvolvimento do Diagnóstico do Município, ele deve coletar e sistematizar as informações e dados referentes à todas as políticas públicas, com informações e mapas temáticos, inclusive realizando os trabalhos de campo, quando necessários; é também seu dever sistematizar dados e elaborar relatórios e produtos a cada etapa da elaboração do plano; organizar a metodologia, infraestrutura e logística necessária para realização dos eventos ampliados de discussão e validação das etapas, de forma a garantir a participação da sociedade civil e, por fim, realizar oficinas de nivelamento e capacitação interna.

e) Atribuições e responsabilidades do Grupo de Acompanhamento

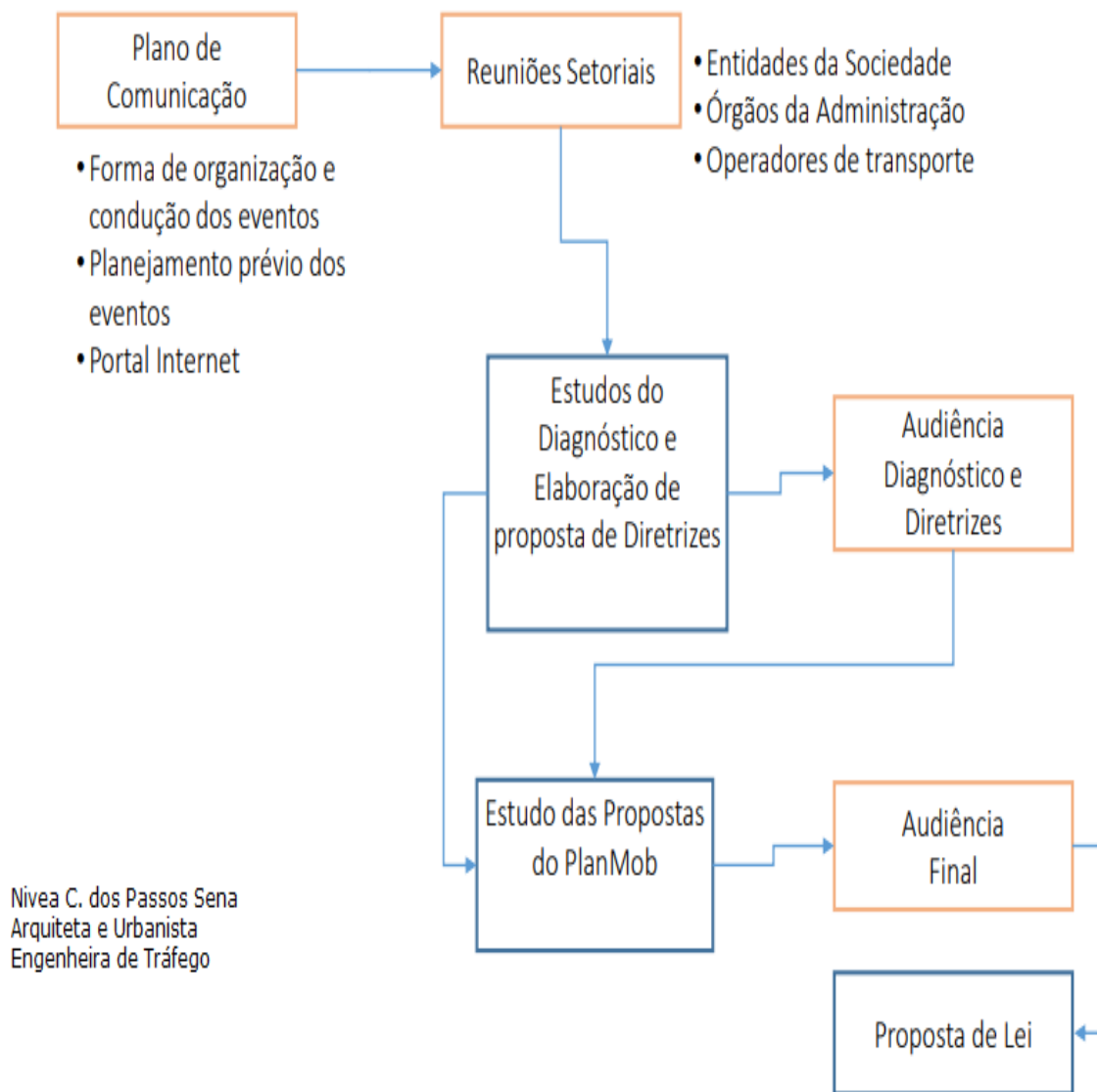
O Grupo de Acompanhamento é a representação, através das câmaras do conselho da cidade, poder executivo, poder legislativo, segurança pública, sindicatos, autoridades públicas e privadas, instituições de ensino e pesquisa, e representantes da sociedade civil organizada do município de Santa Izabel do Pará- PA, que aderiram a comissão de acompanhamento do processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Sua principal função é colaborar para o desenvolvimento dos produtos e interagir junto à comunidade local, facilitando e fortalecendo a relação entre poder público e sociedade.

7. PLANO DE COMUNICAÇÃO

ESTRATÉGIA DE COMUNICAÇÃO, MOBILIZAÇÃO E PARTICIPAÇÃO DO PROCESSO CONSTRUTIVO.

Uma ampla participação social atribui legitimidade ao Plano de Mobilidade Urbana através da descentralização da discussão e do apoio na tomada de decisão, conferindo transparência ao processo de planejamento da mobilidade nas cidades. Para tal, o Plano de Mobilidade Urbana, Transporte e Trânsito do Município de Santa Izabel do Pará, conforme orientação contida no Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana seguiu os protocolos abaixo relacionados:



1. O processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, será um processo transparente e participativo e, para o alcance deste objetivo, um dos mecanismos a ser utilizado é a formação de Grupo de Acompanhamento.



Fonte: Ministério das Cidades, 2013

2. A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Município de Santa Izabel do Pará, será por meio de duas audiências, conforme a divisão político-administrativa do município.

Lei Complementar Municipal Nº 71/2006, de 05 de outubro de 2006 Plano Diretor Participativo de Santa Izabel, urbana e de expansão urbana:

Art.53. O território do Município de Santa Izabel do Pará é formado por 3 (três) Distritos com as respectivas sedes, cujas zonas urbanas e rurais :

Primeiro Distrito: Sede - Santa Izabel do Pará.

Segundo Distrito: Sede - Vila de Americano.

Terceiro Distrito: Sede – Caraparu.



FOTO: AMARO JUNIOR – ACERVO: ASCOM-SIP

DISTRITO: SEDE – AMERICANO



FOTO: AMARO JUNIOR – ACERVO: ASCOM-SIP

DISTRITO SEDE - CARAPARU

3. Será utilizada, para a comunicação, a mobilização da população para participação efetiva nas audiências, com entrega de convites nominais as associações, lideranças comunitárias, empresas, escolas, equipamentos públicos, etc.,

4. Será utilizado o carro som dois dias antes das audiências, para a mobilização e incentivo da participação,
5. Serão utilizadas as redes sociais para convocação, tanto para as audiências, quanto para o envolvimento dos grupos vinculados,
6. Serão divulgados em rádios locais e jornais das empresas,
7. Serão envolvidas todas as Câmaras setoriais do Conselho da Cidade de para a divulgação e convocação.

8. ATIVIDADES

1. Fornecer informações ao público através de website, e-mail e telefones vinculados aos canais de comunicação, atualizando-as ao longo do processo de concepção do Plano de Mobilidade Urbana.
2. Criação do “Espaço Mobilidade”, que consistirá de plataforma tecnológica para comunicação e interação virtual, complementada por base de apoio físico local para interações e comunicações presenciais, abrangendo tanto o universo da população com acesso à rede internet como aqueles com necessidade de contato presencial.
3. Também serão realizadas análises preliminares a respeito das exigências da Lei 12.587/12 e apreciação das principais características e problemas de mobilidade no município. A partir dessa serão identificados os dados, fontes de informação e consultas (leis, projetos e planos existentes), recursos humanos e demais necessidades para o desenvolvimento do PLANMOB/SIP.

9. DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO

A elaboração do PLANMOB/SIP demanda a realização de uma etapa prévia – a de diagnóstico e uma segunda etapa de prognóstico – na qual se busca coletar, sistematizar e analisar um conjunto de dados dos sistemas de mobilidade urbana atuantes no município, bem como informações relevantes sobre o contexto, a evolução socioeconômica da cidade e a legislação incidente.

Um dos processos chave para a análise da mobilidade urbana é a construção de uma base de conhecimento que contenha dados do município. Nesse sentido, é detalhado na sequência um conjunto de aspectos metodológicos e cronograma dos levantamentos de dados (primários e secundários).

A elaboração do diagnóstico inicia com o levantamento de dados, para o entendimento da estrutura urbana do município. Os dados primários serão obtidos por meio de visitas técnicas no município e realização de pesquisas. Já os dados secundários serão levantados através de estudos, projetos e informações já existentes e consolidadas do município.

Primeiramente, será realizado um planejamento detalhado de cada pesquisa de tráfego e a consolidação de zoneamento de tráfego do município, que embasará todas as análises do trabalho.

Após esta etapa, serão realizadas as pesquisas de tráfego e os levantamentos físicos. Ao fim desta etapa, será entregue o Relatório de Pesquisa de Tráfego, contendo o detalhamento da execução de cada pesquisa de tráfego realizada. Posteriormente à entrega deste relatório, serão realizadas análises e simulações da situação atual do município, bem como uma consolidação do diagnóstico físico do município. Finalizada esta fase do diagnóstico, será entregue o Relatório de Diagnóstico Físico.

Posteriormente, finalizado o diagnóstico e prognóstico, serão apresentados em uma Audiência Pública os resultados obtidos na etapa. Finalizada esta etapa, será entregue à de Diagnóstico e Prognóstico.



9.1 ANÁLISE DOS ESTUDOS E INFORMAÇÕES DISPONÍVEIS

O levantamento de dados secundários consiste em usar dados pré-existentes que sejam condizentes ao objeto de estudo em questão, a fim de mostrar o quadro investigado de forma mais detalhada. Dessa forma, os dados de fontes secundárias serão obtidos por meio de coleta, leitura, análise e sistematização de informações colhidas, como é o caso de legislação, decretos, planos existentes, dados estatísticos, projetos e outros tipos de informação documental que for necessária. Nesse sentido, o ponto de partida do levantamento de dados consiste na solicitação de informações que podem ser obtidas junto aos órgãos municipais.

10. SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Para um bom funcionamento do Plano de Mobilidade o poder público é responsável realizar a construção de vias, terminais rodoviários, organização das linhas e horários de ônibus, implantar os pontos de parada, regular as tarifas e fiscalizar as empresas responsáveis pela operação do sistema. As empresas de ônibus possuem suas responsabilidades por conservar os carros, respeitar as leis de segurança, realizar a contratação e capacitação dos funcionários, cumprir as ordens da prefeitura e atender os passageiros com qualidade.

Os usuários também possuem seu papel importante, respeitando-se uns aos outros, cuidar do transporte, pagar o valor cobrado pela tarifa e denunciar atos de vandalismo.

TIPO DE TRANSPORTE	QUANTITATIVO
MOTOTAXI	SANTA IZABEL (SEDE).....243
	AMERICANO.....17
	TOTAL360
TAXI	SANTA IZABEL (SEDE).....35
	AMERICANO.....13
	TOTAL.....48
MOTOFRETE	0
ESCOLAR (TERCEIRIZADO)	35
ONIBUS/MICROONIBUS ASTA-17 ATAAM 8 AUTONOMOS 03	SANTA IZABEL (SEDE).... 19 AMERICANO.....08 CONJ. KATÓ.....01 TOTAL.....28
LANCHA –TRANSPORTE ESCOLAR	03
LINHA INTERMUNICIPAL COOPERSAT SANTA IZABEL- BELÉM (ARCON)	12
LINHA INTERMUNICIPAL DA SARAIVA E SARAIVA SANTA IZABEL- BUJARU (ARCON)	10

Itinerário e informações das Empresa e Linhas que prestam serviço regular no Município:

HORÁRIO- MANHÃ		
Americano - Santa Izabel		
1º	06:00	06:40
2º	06:20	07:00
3º	06:40	07:20
4º	07:00	07:40
5º	07:20	08:00
6º	07:40	08:30
7º	08:00	09:00
1º	08:20	09:20
2º	08:40	09:40
3º	09:00	10:00
4º	09:20	10:20
5º	09:40	10:40
6º	10:00	11:00
7º	10:30	11:30
1º	11:00	12:00
2º	11:30	12:30

HORÁRIO- TARDE		
Americano - Santa Izabel		
3º	12:00	13:00
4º	12:30	13:30
5º	13:00	14:00
6º	13:30	14:30
7º	14:00	15:00
1º	14:30	15:30
2º	15:00	16:00
3º	15:30	16:30
4º	16:00	17:00
5º	16:30	17:30
6º	17:25	18:00
7º	18:20	19:15

As legislações que regem o transporte de Santa Izabel do Pará:

LEI MUNICIPAL Nº 279/14 DE 04 DE JUNHO DE 2014 - DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES PÚBLICO COLETIVO E INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS E PEQUENAS CARGAS DE SANTA IZABEL DO PARÁ E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

LEI MUNICIPAL Nº 410 DE 09 DE JUNHO DE 2022 - "DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO, NO MUNICÍPIO DE SANTA IZABEL DO PARÁ, DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE ALUGUEL, DE PASSAGEIROS, DE CARÁTER INDIVIDUAL, DENOMINADO MOTOTAXI, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

11. CIRCULAÇÃO VIÁRIA

MOBILIDADE A PÉ EM SANTA IZABEL DO PARÁ

CONDIÇÕES DO MEIO FÍSICO PARA PEDESTRES

Em relação aos problemas que Santa Izabel enfrenta nesse sentido, cita-se primeiramente a predominância do transporte individual motorizado. Carros e motos têm domínio sobre as vias, deixando para os pedestres pouco espaço, muitas vezes insuficiente. Nesse sentido, as interrupções geradas pelas faixas de rolamento podem ser consideradas os principais pontos críticos. Cria-se com isso a necessidade de travessia, a qual, se planejada inadequadamente, coloca em risco a segurança dos cidadãos. A cidade contemporânea é marcada pela urgência, necessidade de ir e vir rapidamente para realizar mais atividades em menos tempo. Devido à esta ótica, os passeios públicos muitas vezes são subdimensionados em relação ao número de pedestres que usufruem dele, uma vez que o tempo perdido contabilizado corresponde as viagens por transporte motorizado, essencialmente. Embora, as retenções no tráfego sejam motivos de medidas como alargamento de trechos de vias, priorização do automóvel, vários estudos mostram que essa ótica não resolve o problema da mobilidade urbana. Alargamentos de via fatalmente geram pontos de afunilamento nos trechos subjacentes, ou seja, muito esforço econômico, social e espacial é feito por pouco resultado. Além disso, as calçadas de Santa Izabel se encontram em situação tão precária, obstruídas pelas lojas do comércio, bancas de vendas de coisas diversas, desniveladas e com grande clamor popular por um programa de adequação dos passeios públicos a ser implantado o quanto antes. Não existem dados concretos em relação ao número de quedas e acidentes causados por más condições das calçadas, mas em Santa Izabel, segundo relatos de moradores, provavelmente todo mundo conhece alguém que já passou por essa situação.

Diagnóstico: amostra de vias principais

Por outro lado algumas áreas da região central e dos demais bairros apresentam condições desfavoráveis para os pedestres.

As calçadas não tem uma boa manutenção, não tem largura adequada e não são acessíveis.



Foto: Acervo pessoal do PLANMOB/SIP



Foto: Acervo pessoal do PLANMOB/SIP

Foram registrados alguns dos pontos críticos de vias coletoras da cidade quando da elaboração do diagnóstico da mobilidade. A seguir estão listados os principais registros de casos encontrados.

Avenida Marechal Teodoro da Fonseca

é uma via que concentra muitos comércios e se configura como uma centralidade na área. Devido ao seu perfil comercial, o tráfego de pedestres é muito expressivo.

Outra característica inapropriada para as calçadas é a presença de veículos estacionados, como mostrado nas figuras a seguir. Uma série de fatores podem ser destacados para tais particularidades: falta de espaço de estacionamento próximo aos estabelecimentos atrativos

na própria avenida; falta de campanhas educativas sobre a importância do passeio e ausência de interrupções no percurso do pedestre; falta de fiscalização para inibir a continuidade desta prática.

De forma geral, foi observado no sistema viário de Santa Izabel do Pará, os seguintes problemas relacionados à circulação de pedestres:

- ✓ Muitos trechos de vias não possuem calçadas;
- ✓ Estacionamento irregular sobre a calçada;
- ✓ Falta de sinalização viária para pedestres;
- ✓ Falta de travessias semaforizadas;
- ✓ Pontos de ônibus sem segurança para os usuários ou distribuídos de forma irregular e sem acessibilidade;
- ✓ Falta de acessibilidade às calçadas e canteiros centrais;
- ✓ Falta de padronização das calçadas, o que gera descontinuidade do revestimento;
- ✓ Ocupação irregular das calçadas pelo comércio informal e formal;
- ✓ Obstrução das calçadas por entulhos e lixos;
- ✓ Falta de faixas de pedestres e dispositivos que aumentem a segurança em travessias próximo às escolas;
- ✓ Falta de iluminação adequada para pedestres;
- ✓ Estacionamento irregular de veículos.



Foto: Acervo pessoal do PLANMOB/SIP



Foto: Acervo pessoal do PLANMOB/SIP



Fazendo uma análise rápida do centro comercial de SIP, é possível observar que existe pouco ou quase nenhum espaço para estacionamento, o que dificulta consideravelmente a circulação no centro e principalmente o abastecimento do comércio para o transporte de cargas.



VIAS SECUNDÁRIAS

Os bairros mais populares de Santa Izabel possuem menos espaço viário. Aplicando a lógica hegemônica presente em praticamente toda a cidade, nota-se, em geral, pouco espaço para as pessoas andarem a pé. Com isso, elas acabam compartilhando o mesmo espaço que todos os modos, tanto motorizados como a bicicleta.



BAIRROS DE SANTA IZABEL DO PARÁ

BAIRROS
1.CENTRO
2.ARATANHA
3.JURUNAS
4.SÃO RAIMUNDO
5.TRIANGULO
6.SANTA TEREZINHA
7.NOVA DIVINEIA
8.SANTA LUCIA I
9.SANTA LUCIA II
10. NOVA BRASILIA
11. BAIRRO NOVO
12. SANTA RITA DE CASSIA
13. JUAZEIRO
14. NOVO HORIZONTE
15. JARDIM MIRAI
16. SAGRADA FAMILIA
17. JARDIM DAS ACÁSSIAS
18. CONJUTO KATO I
19. CONJUNTO KATO II
20. CONJUNTOJARDIM DAS GARÇAS
21. CONJUNTO DILSON ABREU
22. CONJUNTO ALDERICO QUEIROZ DE MIRANDA
23. CONJUNTO RAIMUNDO CEZAR GASPAR
24. RESIDENCIAL PORANGABA
25. RESIDENCIAL CASTANHEIRA

DISTRITOS
AMERICANO
CARAPARÚ

PRINCIPAIS VIAS DE ENTRADA NO MUNICIPIO DE SANTA IZABEL DO PARÁ
SENTIDO- DECRESCENTE- BELÉM - CASTANHAL

1ª - Vicinal - Rua Bela Vista (Entrada ao lado da Fabrica de Ração)

- 2ª – Avenida Antônio Lemos (Entrada Principal- Ginásio Municipal)
- 3ª – Rua José de Souza Ferreira (Entrada do Posto Triângulo)
- 4ª – Rua Miguel Barbosa (Entrada Rua da Sucata)
- 5ª - Rua Miguel Miranda (Entrada da EMATER)
- 6ª – Avenida Pedro Constantino (Entrada Posto BR/Oriente- Via Duplicada: 2 Sentidos)
- 7ª - Travessa José Amâncio (Entrada da Parada Intermunicipal)
- 8ª – Travessa Benjamin Constant (Entrada da Caixa Econômica Federal)
- 9ª – Travessa Santa Izabel (Entrada do Lava-Jato BR)
- 10ª - Travessa Trinta e Um de Março (Entrada Estreita)
- 11ª - Avenida Sete de Janeiro (Entrada Posto Ipiranga- PA 140)
- 12ª – Rua Maria Lucia Soares (Entrada 12º Batalhão da Policia Militar-BPM)
- 13ª - Rua Aline Barbosa Barreto (Entrada 12º Grupamento Bombeiro Militar - GBM)
- 14ª – Rua Junior Rodrigues (Entrada Mineiro Pré Moldado)
- 15ª Rua Iracema Cunha Couto
- 16ª Rua Castelo Branco (Entrada 7ª Travessa)

PRINCIPAIS VIAS DE ENTRADA NO MUNICIPIO DE SANTA IZABEL DO PARÁ SENTIDO - CRESCENTE : CASTANHAL- BELÉM.

- 1ª – PA 140- (Conjunto Kató- Entrada de Vigia)
- 2ª - Travessa Leonildo Azevedo
- 3ª - Dona Ivone Holanda
- 4ª - Travessa Ivone Holanda (Entrada Center)
- 5ª - Travessa Carlos Holanda (Entrada
- 6ª - Travessa Daniel Holanda (Entrada Nippon Grãos)
- 7ª - Travessa Aratanha (Entrada Santa Rita I/II)

8ª - Rua Maria Guedes Sampaio

9ª - Rua Geovane Emi

10ª - Entrada Café

11ª Entrada da Granja Amazônia

DIAGNÓSTICO. PEDESTRES

Por que os deslocamentos a pé são poucos em Santa Izabel do Pará?

20% dos deslocamentos que os Izabelense realizam diariamente são feitos a pé.

Nos municípios de porte parecido à divisão modal a pé é próxima a 40-45%.

Por que na cidade de Santa Izabel do Pará os deslocamentos a pé são baixos?

- Não existem eixos de pedestres que conectem polos geradores de viagens.
- Utilização muito elevada da motocicleta para deslocamentos menores aos 2Km.
- Facilidade de estacionamento no destino.
- A climatologia não facilita os deslocamentos a pé, ou muito quentes ou muita chuva e as calçadas não tem um desenho paisagístico favorável para lutar contra o clima quente.

IMPLANTAR PILOTO DE QUALIFICAÇÃO DE CALÇADAS

Será executado um piloto de qualificação de calçadas em locais que promovam a conexão entre o transporte coletivo e equipamentos públicos de grande atratividade. Essa iniciativa deverá servir de modelo para avaliar a efetividade dos parâmetros definidos pelo Plano de Qualificação de Calçadas, permitindo assim identificar as melhores estratégias de expansão, ampliando assim os benefícios dessa iniciativa para todos os bairros cidade. Tais rotas não representam a totalidade das demandas de acessibilidade, mas servirão como piloto para a futura expansão de padrões de acessibilidade universal em espaços públicos.

REDUZIR VELOCIDADE REGULAMENTADA EM VIAS URBANAS

Seguindo os parâmetros recomendados pela Organização Mundial da Saúde, as velocidades regulamentadas em vias urbanas serão no máximo 50 km/h, adotando-se 30 km/h em áreas de maior circulação e vulnerabilidade de pedestres e ciclistas. Infelizmente, o Brasil não segue as recomendações internacionais, o que pode explicar o alto índice de sinistro de trânsito com mortes ou feridos gravemente. A redução de velocidade é uma iniciativa que deve contar com um processo de redesenho das vias urbanas, respeitando as especificidade do município. O espaço viário deverá possuir a coerência necessária para garantir a segurança dos usuários da via. Esse é um processo que deverá acontecer de forma contínua em longo prazo.

QUALIFICAR SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Será realizada a qualificação da sinalização viária destinada não apenas aos veículos motorizados, mas também com especial atenção aos pedestres e ciclistas. Essa ação conta com a implantação da completa sinalização horizontal e vertical, principalmente em interseções, contando especialmente com faixas de pedestres e fase para pedestres em conjuntos semaforicos.

AMPLIAR A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Será aprimorada a fiscalização de trânsito de forma a estimular o respeito ao regramento e garantir a segurança viária. Por representar uma mudança significativa no cotidiano dos munícipes, o reforço da fiscalização será acompanhado de campanhas de conscientização e esclarecimento a fim de minimizar os impactos negativos.

12. EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO EM SANTA IZABEL DO PARÁ

Coordenação de Educação para o Trânsito da Secretaria de Defesa Social- SEMDS

METODOLOGIA ADOTADA

As campanhas educativas, blitz educativas e palestras são realizadas durante o ano abrangendo todos os públicos, principalmente alunos, cidadãos e servidores/prestadores de serviços em órgãos ou empresas, conforme solicitação ou calendário de atividades em datas específicas. As atividades elaboradas serão desenvolvidas conforme cronograma e o calendário anual do CONTRAN e em parceria com Secretaria Municipal de Educação- SEMED e demais Órgãos de segurança pública, e sociedade de modo geral.

CAMPANHAS EDUCATIVAS 2023

Campanhas	Tema	Atividade Desenvolvida	Público alvo	Período
VOLTA ÀS AULAS	“No trânsito, a primeira lição é o respeito”	<ul style="list-style-type: none"> • Abertura no espaço escolar; • Palestra educativa; • Entrega de material educativo 	Alunos da educação infantil e das series iniciais do ensino fundamental	Fevereiro a Dezembro
CAMPANHA DIA DA MULHER	“Mulher no volante, direção elegante.”	<ul style="list-style-type: none"> • Orientação através de blitz e palestras educativas • Entrega de brindes 	Condutoras, motociclistas, ciclistas e pedestres – especialmente público feminino	Março
MAIO AMARELO	“No trânsito, escolha a vida”	<ul style="list-style-type: none"> • Campanha nas escolas • Blitz educativas • Palestras nas empresas • Campanha Transportes coletivos - (orientação nos pontos: mototaxista, taxista, vans e micro-ônibus) • Palestras nas igrejas • Passeio Ciclístico 	Alunos, Condutores, Ciclistas, Pedestres e sociedade civil	Maio
CAMPANHA FÉRIAS SEGURA	“Férias segura! Desacelere e aproveite com segurança”	Blitz educativa, orientações de segurança no Trânsito.	Municípios e Turistas	Julho

Semana Nacional de Trânsito	“No trânsito, escolha a vida”	Distribuição de material educativo, orientações a pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas. Visita às escolas com palestras, Blitz educativas Premiação do Concurso melhor Frase e desenho Amostra Cultural de educação para o trânsito (escola) Apresentação do Mascote Visita nas repartições públicas e particulares	Público em geral e as Escolas municipais e particulares	setembro
-----------------------------	-------------------------------	--	---	----------

13. MOBILIDADE POR BICICLETA

“CICLO - veículo de pelo menos duas roda a propulsão humana”.

- **Bicicleta** - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.
- **Bicicleta elétrica ou motorizada:** bicicleta dotada originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, sendo permitida a sua circulação em ciclovias e ciclo faixas, atendidas as condições estabelecidas na Resolução nº 315 de 08 de maio de 2009 com as alterações dadas pela Resolução nº. 465/13, ambas do CONTRAN, ver Anexo II.

Equipamentos obrigatórios

Os equipamentos obrigatórios que equipam a bicicleta são: a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo, art. 105, VI do CTB.

O art. 105, § 3º do CTB impõe a obrigatoriedade aos fabricantes, importadores, montadores, encarroçadores de veículos e os revendedores de comercializá-los com os equipamentos obrigatórios. Tais equipamentos são regulamentados pela Resolução CONTRAN Nº 46/1998.

A supracitada resolução dispensa o uso de espelho retrovisor e campainhas, às bicicletas destinadas à prática de esportes quando em competição.

Regras gerais de circulação, estacionamento e parada.

Compete ao órgão com circunscrição sobre a via planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas, artigo 24, inc II do CTB

Conforme dispõe o art. 58 do CTB, “nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores”.

Ao analisar as viagens de bicicleta, nota-se a importância do uso desse modo para viagens internas aos bairros, com predominância para os bairros situados mais distantes do Centro.

Já o centro da cidade, onde estão situados os principais comércios e serviços da cidade, observou-se que a quantidade de viagens de bicicletas não é tão significativa.

Santa Izabel é uma cidade que possui grande potencial em desenvolver um sistema de transporte que priorize o deslocamento não motorizado, como modo principal ou associado ao transporte coletivo. Somados, os modos não motorizados empatam percentualmente com o transporte individual motorizado que exerce um papel de protagonismo no trânsito do nosso município como meio mais utilizado para se locomover. Outra forma de enxergar com nitidez a importância da bicicleta na cidade é analisar a proporção entre este modo e o modo a pé. Praticamente um em cada dez deslocamentos não motorizados é feito em duas rodas, mesmo sem infraestrutura suficiente para isso.

Não podemos deixar de ressaltar que na década de 2010-2019 sempre teve uma alta adesão do uso de bicicletas no município, como na maioria dos municípios do Norte do país, agora temos que considerar um dado nacional, que é muito importante: o aumento perceptível de bicicletas nas ruas das grandes cidades, fenômeno impulsionado ainda mais em 2020 devido às restrições impostas pela pandemia de Covid-19

PARA O SISTEMA CICLOVIÁRIO

A bicicleta é um modo de transporte barato, eficiente para curtas distâncias, não poluente e que ocupa pouco espaço nos seus deslocamentos, devendo, portanto, ter seu uso estimulado. Entretanto, sem uma infraestrutura viária adequada, os ciclistas na convivência com o tráfego motorizado intenso ficam expostos a situações de risco.

Conceitos e definições

ESPAÇOS NA VIA DESTINADOS A CIRCULAÇÃO DE CICLOS

Do ponto de vista de infraestrutura cicloviária podemos identificar 3 grandes grupos que compõe as tipologias presentes em redes e rotas cicloviárias:

- a) o espaço totalmente segregado, caracterizado como ciclovia.
- b) o espaço delimitado na pista, calçada ou canteiro, identificado como ciclofaixa; e
- c) o espaço compartilhado.

Ciclovias e ciclofaixas são particularmente importantes em vias de tráfego intenso e rápido, onde o espaço de circulação das bicicletas deve ser segregado do tráfego geral. Em vias locais, o transporte cicloviário pode compartilhar o espaço viário com os demais veículos, sendo conveniente a implantação de medidas de moderação do tráfego motorizado e uma adequada sinalização.

Para o sistema cicloviário, as intervenções do PLANMOB-SIP foram organizadas em seis programas:

- I. Implantação prioritária da rede cicloviária.
- II. Complementação da malha cicloviária existente no Distrito de Caraparu com a Sede do município.
- III. Implantação de bicicletários junto a Parada Intermunicipal.
- IV. Implantação de paraciclos junto a espaços públicos e privados de grande atração de viagens
- V. Fortalecimento do turismo ciclístico de lazer e fomento aos grupos de pedal já existentes no Município

VI. Estímulo à utilização da bicicleta como veículo de transporte urbano

ESTACIONAMENTOS DE BICICLETAS

São os espaços públicos ou privados, adaptados e destinados ao estacionamento exclusivo de bicicletas.

Os estacionamentos de bicicletas podem ser dos seguintes tipos:

a) Público sem zeladoria

b) Público com zeladoria

c) Privado - de uso público ou privativo

IMPLANTAÇÃO DE PARACICLOS JUNTO A ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS DE GRANDE ATRAÇÃO DE VIAGENS

Entende-se por:

Paraciclo: mobiliário urbano utilizado para fixação das bicicletas nos tipos de estacionamentos acima especificados, dispostos individualmente ou em grupo em posição vertical ou horizontal.

Podem ser instalados por toda a cidade, mas a sua presença é mais necessária junto a empreendimentos de uso público ou em áreas de concentração de comércio e serviços.

Além de ações diretas de instalação de equipamentos pela Prefeitura, a legislação municipal deverá ser alterada para estimular a implantação de paraciclos por estabelecimentos privados.

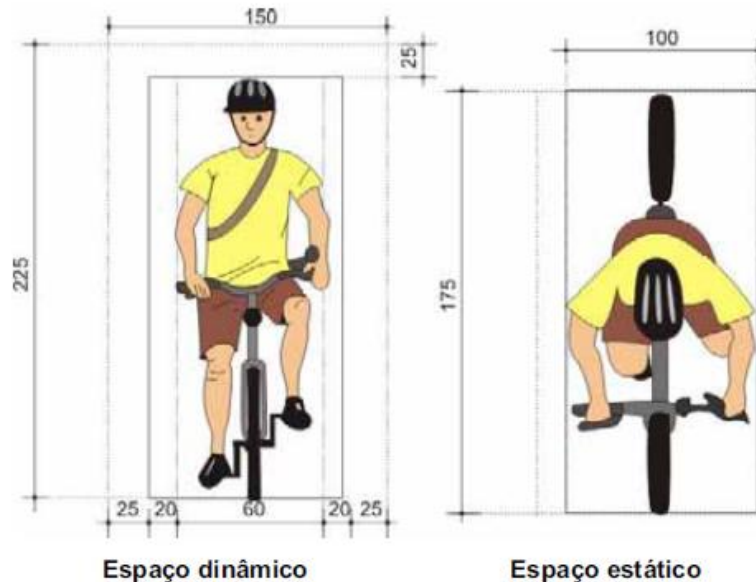
As ações previstas para o programa são:

- I. Implantar paraciclos nos locais de atração no Centro
- II. Implantar paraciclos próximo a edifícios públicos
- III. Implementar legislação municipal para estabelecimentos privados de interesse público disponibilizarem paraciclos.

Para dimensionamento dos espaços destinados à circulação da bicicleta é necessário considerar os espaços estático e dinâmico do conjunto bicicleta/ciclista, Figura 2.1.

Nestes espaços estão presentes o comprimento e a largura máxima das bicicletas brasileiras, com 1,75m x 0,60m; sendo a largura de 1,00m resultante da largura do guidão (máximo de 0,60m), acrescida do espaço necessário ao movimento dos braços e das pernas (0,20m para cada lado).

O gabarito (espaço dinâmico) adotado, por medida de segurança, deve ser superior em 0,25m na altura e para cada um dos lados, tendo em vista a garantia do equilíbrio dos ciclistas.



FORTALECIMENTO DO TURISMO CICLÍSTICO DE LAZER

Santa Izabel do Pará oferece diversas rotas que são utilizadas por ciclistas residentes no município ou que chegam na cidade utilizando as trilhas nos Distritos de Americano e Caraparu para realizar passeios ciclísticos, principalmente nos finais de semana. Os ciclistas são bastante organizados e deram importantes contribuições para a elaboração do Plano de Mobilidade. Com ajuda deles foi possível identificar as principais rotas, que podem ser melhor utilizadas se devidamente sinalizadas.

As ações previstas são:

- I. *Desenvolver e implantação Plano de Orientação de Tráfego (POT) na malha cicloviária para acesso aos atrativos turísticos e às rotas rurais*
- II. *Implantar sinalização cicloviária na Estrada de Americano*
- III. *Implantar sinalização cicloviária na Estrada de Caraparu*
- IV. *Implantar sinalização cicloviária na PA 140 (Estrada de Bujaru)*
- V. *Implantar sinalização cicloviária na PA 140 (Estrada de Vigia)*
- VI. *Implantar sinalização cicloviária na Estrada do taiassuí*

- VII. *Implantar sinalização cicloviária na Rod. 316 que liga os Distritos do Município.*
- VIII. *Implantar sinalização cicloviária na Rod. 316 que liga a Capital Belém.*

TIPO	FROTA DE VEICULOS		
	2021	2022	2023
AUTOMOVEL	6224	6457	6507
CAMINHÃO	903	943	952
CAMINHÃO TRATOR	181	197	201
CAMINHONETE	1337	1371	1385
CAMIONETA	385	404	408
CICLOMOTOR	110	111	112
MICRO-ÔNIBUS	95	100	99
MOTOCICLETA	9841	10343	10494
MOTONETA	2674	2873	2922
ONIBUS	224	246	247
QUADRICICLO	0	0	0
REBOQUE	577	597	604
SEMI-REBOQUE	239	253	254
TRATOR ESTEIRA	0	0	0
TRATOR RODAS	5	5	5
TRICICLO	11	11	12
UTILITÁRIO	82	100	102
TOTAL	22893	24031	24324

Fonte: DETRAN-PA

INSTITUCIONAIS SANTA IZABEL

	MOTO	VTR
VIATURA DO TRANSITO	2	4
VIATURAS GUARDA	2	2

Fonte: SEMDS

Tabela de número de Acidentes de Transito, População e taxa de Homicídio de trânsito:

SANTA IZABEL DO PARÁ	Óbitos por Acidentes de Transito	População
2020	16	71.837
2021	11	72.856
2022	21	73.019

Fonte: DATASUS

14. ESTRUTURA VIÁRIA

14.1 INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

A infraestrutura viária é percebida como cumpridora de uma função principal no meio urbano: a de mobilidade, como condutora do deslocamento de veículos e pedestres, sendo composta pela rede viária e pelo mobiliário urbano e dando suporte à circulação como um todo. Foram reunidas informações necessárias para caracterizar a infraestrutura viária, partindo das condições físicas das vias. Que na sua maioria as vias do nosso município são estreitas e não são asfaltadas, havendo ruas com enormes buracos, dificultando a boa fluidez do trânsito, que se intensifica mais no período chuvoso, principalmente nos bairros mais afastados do centro.

O sistema viário do município de Santa Izabel do Pará, incluindo as diversas classificações viárias; efetivando a hierarquização viária do município e, abrangendo aspectos individuais de cada bairro. Assim também foi efetuada uma etapa de avaliações

qualitativas, tendo como base a percepção da equipe técnica aliada às considerações da comunidade local.

Os nós viários ou problemas apresentados neste diagnóstico são referentes em sua grande maioria ao crescimento acentuado da cidade e que passa a gerar novas demandas, aumentando seu fluxo. Alguns problemas como falta ou adequação das sinalizações tanto horizontal quanto vertical, a manutenção de calçadas por parte do proprietário e, portanto, uma maior fiscalização do poder municipal quanto as suas adequações. No caso das calçadas, por exemplo, não havendo qualquer norma ou manual a ser seguida quanto a sua adequação, a NBR-9050, referente à acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos; buscando-se com isso uma maior caminhabilidade de todo cidadão.

PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE PONTOS DE PARADA

A localização e a condição dos pontos de parada são tão importantes para a qualidade na prestação do serviço quanto as condições da viagem embarcada nos veículos. Nesse sentido, o programa de qualificação dos pontos de parada compreende ações que visam melhorar o desempenho das linhas e garantir conforto e segurança para os usuários.

Ação 1. Reposicionar os pontos de parada no sistema viário estrutural

A disposição dos pontos de ônibus no território deve perseguir um equilíbrio entre, por um lado, garantir uma adequada acessibilidade, para que os usuários não sejam obrigados a caminhar longas distâncias para ter acesso ao serviço, mas, por outro, que não obrigue a paradas muito próximas dos coletivos, aumentando os tempos de viagem.

Este princípio é particularmente importante quando da implantação de corredores estruturais, com tratamento preferencial para o transporte coletivo e uso de veículos de maior capacidade. Nessas condições, é desejável estimular uma maior eficiência na operação das linhas, com espaçamento maior dos pontos, compensada pelo menos em parte com a garantia de disponibilidade de uma infraestrutura de calçadas, sinalização viária e iluminação que tornem mais agradável os percursos que precisarem ser feitos a pé.

Ação 2. Melhorar a infraestrutura dos pontos de parada, com implantação de abrigos e de sistema de informação aos usuários.

As melhorias das condições do transporte coletivo não se limitam ao veículo e ao tempo de viagem embarcado, devendo ser estendidas ao tempo de espera pelo transporte nos pontos de ônibus, o que demanda o tratamento adequado dos pontos de parada e do seu entorno, com implantação de abrigos, bancos e outros elementos de mobiliário urbano, além da disponibilidade de informações operacionais sobre os serviços para os usuários. O tratamento dos pontos de parada deve contemplar todo o território do município, mas precisa ser implantado segundo uma certa lógica, devendo ser priorizados os locais de maior concentração de usuários, nos corredores e nas centralidades, devendo acompanhar as intervenções estruturantes da rede, como a construção e Futura Implantação da Parada Intermunicipal nas margens da BR316.

15. ALINHAMENTO E HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

De acordo com Código de Trânsito Brasileiro – CTB em seu Art. 60 dispõe quanto a classificação das vias:

Art. 60 - As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local.

II - vias rurais:

- a) rodovias;
- b) estradas.

Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. CTB, Artigo 1º, § 1º

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade. Velocidade máxima de 60 km/h.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade. Velocidade máxima de 40 km/h.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semáforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas. Velocidade máxima de 30 km/h.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadas.

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

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

A representação gráfica da classificação funcional das vias segundo o Plano de Mobilidade Urbana de Santa Izabel do Pará está apresentada no Mapa de Classificação do Sistema Viário Urbano, Anexo I

Todas as vias existentes deverão atender às seções viárias normativas conforme definições do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Izabel do Pará.

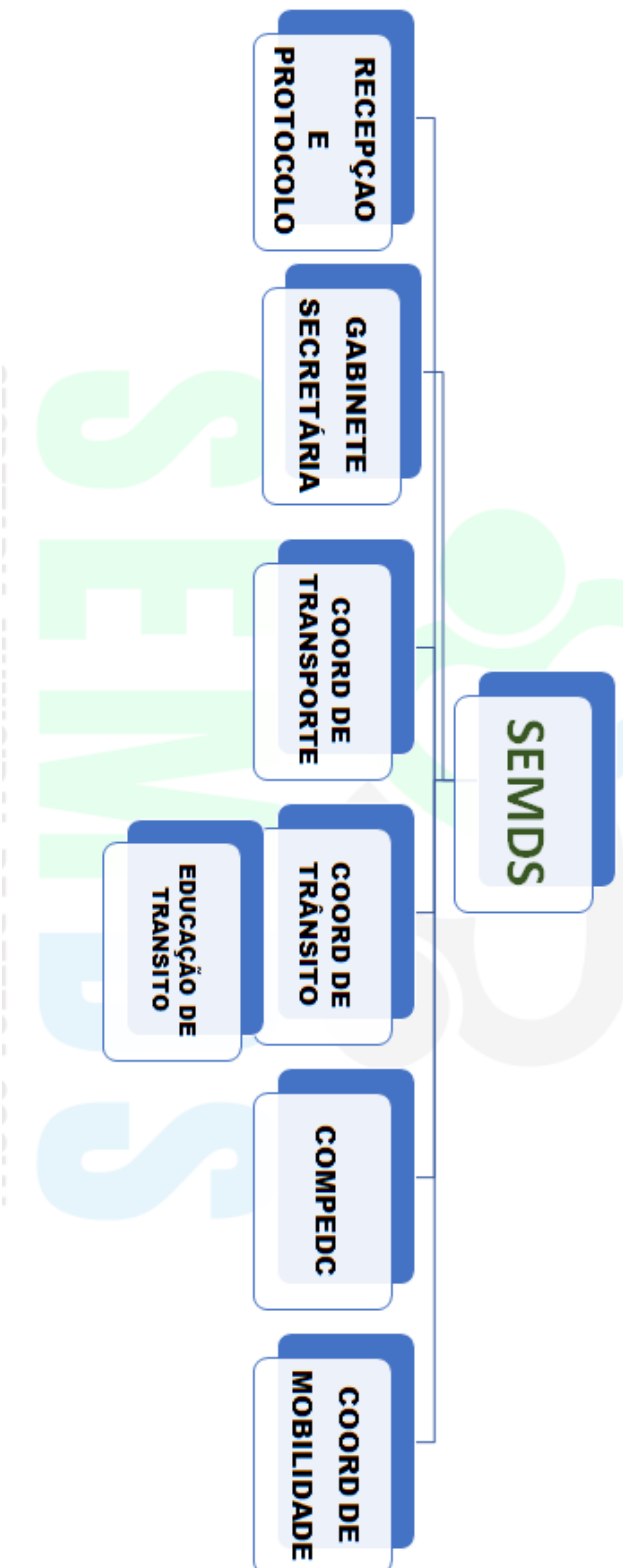
Quanto às vias ainda não planejadas nem projetadas que venham a ser construídas no futuro, deverão obedecer ao disposto no parágrafo anterior, conforme dimensões e características físicas e de usos segundo os padrões.

16. SISTEMA DE TRÂNSITO

16.1 GESTÃO DE TRÂNSITO DE SANTA IZABEL DO PARÁ

O Município através da Secretaria de Defesa Social - SEMDS é a Secretaria responsável pela gestão do Trânsito e do Transporte, com convênio firmado com o Órgão de Estado Departamento Estadual de Transito- DETRAN e conta com o efetivo de Agentes de Autoridades de Transito concursados e com a Guarda Civil Municipal que em regime de escala trabalham todos os dias de domingo a domingo cerca de 18 a 14 horas por dia, pra atender as demandas do município sede e todos os Distritos.

Secretaria Municipal de Defesa Social/SEMDS Organograma



DIRETORIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO

Criada através da Lei Municipal nº 0196 de 17 de Dezembro de 2009, a criação dos Agentes Municipais de Trânsito...e outros cargos. Convocados pelo Decreto Municipal nº 004/2011 em 04 de janeiro de 2011.

Base na própria Secretaria de Defesa Social-SEMDS com endereço: Rua Guilherme Azevedo, 1207-Bairro Jardim Mirai .

E-mail: departamentodetransitodtmsip@gmail.com

Efetivo: 8 Agentes de Autoridades de Trânsito + 1 Diretor

Viaturas: 02 caminhonetes Ranger

01 caminhonete L200

01 Renault Fluence

02 motocicletas - Moto-patrolhamento

Realiza Operação e Fiscalização ostensiva do trânsito com a execução de ações relacionadas a Segurança dos usuários das vias urbanas.

GUARDA CIVIL MUNICIPAL

Criada em 07/09/2006. Sancionada através da Lei Municipal nº 347 de 08 de novembro de 2017.

Possui base própria com endereço: Rua Manoel de Souza leal. Bairro Divinéia, S/N.

Contato do Interativo (24h). 993649631. E-mail: guarda municipal.sip@gmail.com.

Efetivo: 37 Guardas

Dividido entre 4 inspetores, 4 sub inspetores e 29 GCM.

Viaturas: 02 caminhonetes Ranger

1 Citroen - GOC (Grupamento de Ações com Cães) e

02 motocicletas - Moto-patrolhamento.

O efetivo atua em diversos postos como: hospital, base da GCM SIP, CAPS AD, CENTRO CULTURAL, SEMAD, ABRIGO, CANIL bem como o policiamento ostensivo em praças, escolas, UBS e logradouros públicos.

17. ACESSIBILIDADE

A luta das pessoas com deficiência tem como desafio os muitos “nãos” enfrentados, sinônimos de discriminação, invisibilidade e desigualdade. As dificuldades ainda existem, porém houve avanços devido aos esforços das pessoas com deficiência, famílias, e profissionais engajado no movimento sociopolítico.

Neste trabalho, o foco que interessa principalmente às pessoas com deficiência é a acessibilidade, com enfoque no transporte público coletivo.

A acessibilidade é uma condição que foi incorporada ao planejamento urbano mais especificamente aos planos de mobilidade, devido à luta de diversos ator sociais.

O engajamento dos brasileiros com deficiência fez o conjunto de leis do país destinado a seus direitos chegar a ser reconhecido como um dos mais abrangentes do mundo. Os referidos direitos estão definidos legalmente pela Constituição Federal de 1988. A partir daí, mantendo-se a mobilização popular, surgiram leis que aprofundam na questão em diversos assuntos.

Para deixar claro o embasamento utilizado neste trabalho para tratar a questão da mobilidade, é importante destacar a referência seguida em relação ao conceito de pessoa com deficiência. Segundo a Convenção supracitada, “Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas”.

É importante frisar que este conceito atribui a deficiência à sociedade. Não coloca a discussão sob uma perspectiva individualista, e sim coletiva. Então, cabe a todos, cada um no respectivo campo de atuação, remover as barreiras culturais, tecnológicas, físicas e comportamentais para proporcionar acessibilidade universal e cidadania, incluindo todas as pessoas.

Marco legal da acessibilidade no Brasil

Uma vez entendido o conceito e a importância da acessibilidade como tema transversal, que deve ser considerado em cada etapa e cada trecho do Plano de Mobilidade, deve-se ter em mente que muitas prerrogativas dos movimentos sociais se tornaram leis. Respeitá-las é um dever constitucional, além de reconhecer a legitimidade de toda a história percorrida pelas pessoas com deficiência até a conquista de seus direitos legalmente.

A seguir estão listadas as principais leis que regulamentam a acessibilidade no âmbito nacional e, por consequência, devem ser levadas em conta no Plano de Mobilidade de Natal. De cada uma delas estão transcritos os trechos mais diretos referentes à acessibilidade. Em alguns momentos também há comentários com análises breves.

a) Lei nº 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana:

Art. 4º. Para os fins desta Lei, considera-se:

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

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

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

IV- a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

b) Lei nº 10.048/2000 – Pessoas com Mobilidade Reduzida

Esta lei, em conjunto com a Lei nº 10.098/2000 e o Decreto nº 5.298/04, que as regulamenta, constituem um conjunto de normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. A acessibilidade aos serviços públicos, como o transporte coletivo, e também nas vias públicas é tratada neste conjunto de leis e decreto.

O artigo 1º define quem são as pessoas que tem direito a prioridade no atendimento.

Art. 1º As pessoas portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 10.741, de 2003)

O artigo 2º define que as empresas concessionárias de serviço público, caso das empresas de transporte coletivo, são obrigadas a fornecer o atendimento prioritário.

Art.2º As repartições públicas e empresa concessionárias de serviços públicos estão obrigadas dispensa atendimento prioritário, por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas a que se refere o art. 1º.

O artigo 3º trata da reserva de acento nos veículos de transporte coletivo.

Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

c) Lei nº 10.098/2000 - Acessibilidade

A Lei nº 10.098/2000 vem complementar a lei anterior, estabelecendo normas e critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, abordando entre outros aspectos as vias públicas e o transporte coletivo.

O artigo 3º determina que as vias públicas e demais espaços públicos sejam projetados e executados de forma que sejam acessíveis.

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

O artigo 4º estabelece que os espaços já existentes devem ser adaptados para a acessibilidade.

Art. 4º As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência o com mobilidade reduzida., obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações.

O artigo 16 reafirma o disposto na lei nº 1048/2000 sobre a acessibilidade nos veículos de transporte coletivo.

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.

18. TRANSPORTE DE CARGAS

Para análise e planejamento do transporte de cargas urbanas deve se atentar para as limitações existentes de uso e ocupação do solo que gere uma quantidade de viagens de pessoas e cargas que seja incompatível com a capacidade das vias locais. De acordo com a definição do DENATRAN, os chamados Polos Geradores de Viagens (PGV) são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem um grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária e em seu entorno imediato. E, que em certos casos poderá prejudicar a acessibilidade e agravar as condições de segurança de veículos e pedestres. Vamos lista a seguir e identifica e os principais Polos Geradores de Viagens comerciais e industriais de Santa Izabel do Pará. É importante que se faça uma análise do sistema viário no entorno desses polos para que se possa planejar a melhor adequação destes equipamentos urbanos, assim como definir as operações de carga e descarga.

Temos definição de basicamente duas diretrizes, ambas voltadas para a circulação de caminhões:

- a) restrição do tráfego de passagem de veículos de carga e restrição de operações de carga e descarga nos horários de maior movimentação na área central expandida, principalmente nas vias destinadas a transporte coletivo; e
- b) restrição da circulação de cargas pesadas e perigosas da área urbanizada a partir da ampliação do sistema viário estrutural, de modo a permitir a definição e a orientação de rotas para o transporte de carga.

19. ESTACIONAMENTO

Uma avaliação de Estacionamentos na Área Central de Santa Izabel do Pará foi feita para obter informações sobre a oferta de vaga e a quantidade de veículos que estacionam na via pública, identificando os tempos de permanência e a rotatividade. Também foi quantificada a oferta de vagas em estacionamentos privados que é praticamente inexistente no município a distribuição da oferta de vagas de estacionamento na Área Central neste caso em vias públicas, Nota-se que o estacionamento em via pública é permitido e regulamentado apenas em parte das vias do núcleo comercial – nas ruas Avenida Antônio Lemos, Avenida Republica/Avenida Marechal Teodoro da Fonseca, Avenida Barão do Rio Branco, Travessa José Amâncio, Av. Francisco Amâncio, Travessa

Benjamin Constant. Fora desse polígono comercial, não há uma maior presença de estacionamento em via pública.

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

Isso reforça a necessidade de criação de um fundo para financiar a mobilidade urbana, que deverá ser alimentado a partir de recursos principalmente provenientes dos custos pelo uso do automóvel e receitas acessórias ao sistema de transporte. Ademais, aproveitando-se da estrutura já criada para receber recursos de contrapartidas, outorgas onerosas e outras receitas da expansão urbana, traça-se o plano de destinar parte das receitas do Fundo de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB para o Fundo de Mobilidade Urbana que destinará, exclusivamente, seus recursos para as ações propostas no Plano.

Um dos poucos elementos comuns a todo sistema de mobilidade bem sucedido é o subsídio estatal, que garante o padrão e a qualidade do serviço prestado. Esse subsídio se justifica uma vez que a realidade de Santa Izabel do Pará impõe o uso do transporte público coletivo metropolitano por usuários de baixa renda e pela baixa atratividade por outros potenciais usuários. Por meio do subsídio, pretende-se atrair uma empresa de transporte para ao município e dar a qualidade na prestação no serviço de transporte, aumentando a atratividade do transporte público e, conseqüentemente, diminuindo a pressão da tarifa para os usuários de baixa renda. Nesse sentido, o subsídio municipal não se encerra em uma única ação, mas em um conjunto de ações que constantemente estão sendo criadas, modificadas e extintas para que se garantam os efeitos pretendidos, isto é, a modicidade tarifária.

O Executivo Municipal deverá garantir parte da receita auferida pela operação da Secretaria de Defesa Social – SEMDS e pela implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de todos os modais. Além de promover a concessão de espaço publicitário no mobiliário urbano, garantindo parte da receita auferida à manutenção de calçadas e implantação de rede ciclo viária.

21. MOBILIDADE AMBIENTALMENTE RESPONSÁVEL

De acordo com o compromisso assumido pelo Brasil perante a Organização das Nações Unidas por meio da Agenda 2030, espera-se que toda política pública esteja em sintonia

com os objetivos do desenvolvimento sustentável. Diante dessa expectativa, é imposto ao município se responsabilizar pela parcela que lhe cabe ante os desafios das mudanças climáticas. Nesse sentido, serão desenvolvidas ações que, principalmente, enfrentem o aumento das emissões de carbono, uma vez que grande parte do volume emitido existe em razão do transporte motorizado.

Assim, é fundamental reduzir o impacto negativo das emissões de poluentes ambientais e gases de efeito estufa para garantir a qualidade de vida e saúde da população e das futuras gerações. O PLANMOB/SIP não será responsável por orientar todas as políticas municipais sobre o tema. A referência para o monitoramento da qualidade do ar corresponde ao Plano Estadual de Mudanças Climáticas- LEI Nº 9.048, DE 29 DE ABRIL DE 2020, Institui a Política Estadual sobre Mudanças Climáticas do Pará (PEMC/PA), e dá outras providências.

Contudo, o PLANMOB/SIP tem responsabilidade em traçar estratégias para o tratamento da questão a partir da ótica dos transportes urbanos, buscando a promoção dos modos limpos e sustentáveis de transporte em detrimento daqueles baseados no uso de combustíveis fósseis e de baixa eficiência operacional (como os automóveis). Assim, um modelo ambientalmente responsável para a mobilidade urbana será construído a partir de um objetivo claro de alcançar o baixo impacto ambiental do transporte urbano.

21.1 BAIXO IMPACTO AMBIENTAL DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO

O setor de transporte é o maior responsável pela emissão de poluentes ambientais e no município de Santa Izabel do Pará. A queima de combustíveis fósseis no município é agravada por um índice altíssimo de motorização por habitantes. Essa é uma relação bastante elevada em comparação ao grande número de Carros, caminhões e carretas que trafegam todos os dias pela BR 316 que corta um grande trecho que corta o município de Santa Izabel que aumenta consideravelmente a emissão de carbono, juntamente com um número elevado de empresa que atrai caminhões de cargas e descarga todos os dias no interior do município e Distritos. A transferência desses modos para os ativos e coletivos deverá produzir um impacto bastante positivo quanto à redução nas emissões de poluentes, mas não será suficiente para que se alcancem os índices acordados pela Agenda 2030. Ações complementares serão discutidas em um evento chamado COP30 que terá como sede a Capital do Estado do Pará, Belém em novembro de 2025.

CAPACITAR EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL PARA MANIPULAR DADOS E TRABALHAR COM PROTOCOLOS DE ATUALIZAÇÃO DE INFORMAÇÕES

O trabalho de técnicos e gestores é fundamental para conduzir a cidade à mobilidade sustentável. Tal desafio requer a atuação de um corpo técnico qualificado com habilidades de planejamento, implementação de processos, gerenciamento e análise de bancos de dados. Assim, a equipe técnica municipal passará por treinamento para desempenhar tal papel de forma eficiente e qualificada.

INSTITUIR O CONSELHO DE MOBILIDADE URBANA

Será criado o Conselho de Mobilidade Urbana, cuja função será de acompanhar o cumprimento das metas e objetivos do plano de mobilidade, bem como para fomentar uma instância permanente de debate buscando atingir seus objetivos com eficiência, rapidez e, se possível, de maneira menos custosa. O Conselho da Mobilidade Urbana será formado pela sociedade civil, por meio das diversas associações e pessoas que a representam, bem como pelo corpo técnico municipal.

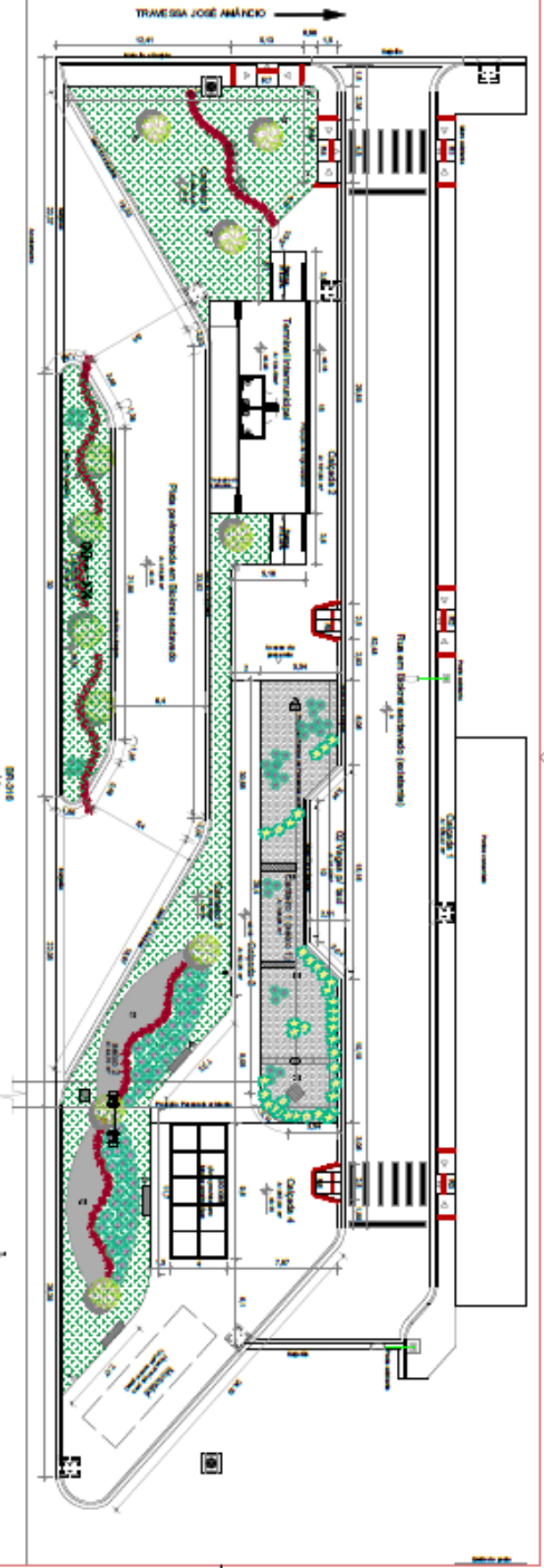
22. FINANCIAMENTO PRIVADO DA MOBILIDADE URBANA

Aos Empreendimentos de Impacto cabe a implantação ou recuperação das infraestruturas dedicadas ao pedestre e ao ciclista ao longo das respectivas rotas de acesso em raio equivalente ao adotado pela norma municipal.

§1º - Aos Empreendimentos de Impacto cabe a recuperação dos abrigos dos pontos de transporte público coletivo existente, bem como a construção e implantação de novos abrigos e baias, dimensionados à demanda gerada, no momento da aprovação do respectivo projeto ou do licenciamento da atividade, num raio de 150 (cento e cinquenta) metros a partir do limite mais próximo do lote, ou a área de impacto indicada no Estudo de Impacto de Vizinhança.

23. SISTEMA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA.

Fixação da periodicidade para a atualização do Plano não superior a 5 anos, com definição do órgão responsável pelo acompanhamento da implantação.



Planta Baixa Geral

MATERIAL	
01	ALVENARIA
02	CONCRETO
03	ACRÍLICO
04	ALUMÍNIO
05	VIDRO
06	FERRO
07	PAVIMENTO
08	PLANTAS
09	MOBILIÁRIO
10	OUTROS

LEGENDA:	
MOBILIÁRIO	
01	BANCA DE CANTINHO
02	BANCA DE LIVROS
03	BANCA DE LANCHES
04	BANCA DE JOGOS
05	BANCA DE SINAIS
06	BANCA DE INFORMACÃO
07	BANCA DE VENDA
08	BANCA DE SERVIÇOS
09	BANCA DE EXIBIÇÃO
10	BANCA DE EXIBIÇÃO
11	BANCA DE EXIBIÇÃO
12	BANCA DE EXIBIÇÃO
13	BANCA DE EXIBIÇÃO
14	BANCA DE EXIBIÇÃO
15	BANCA DE EXIBIÇÃO
16	BANCA DE EXIBIÇÃO
17	BANCA DE EXIBIÇÃO
18	BANCA DE EXIBIÇÃO
19	BANCA DE EXIBIÇÃO
20	BANCA DE EXIBIÇÃO
21	BANCA DE EXIBIÇÃO
22	BANCA DE EXIBIÇÃO
23	BANCA DE EXIBIÇÃO
24	BANCA DE EXIBIÇÃO
25	BANCA DE EXIBIÇÃO
26	BANCA DE EXIBIÇÃO
27	BANCA DE EXIBIÇÃO
28	BANCA DE EXIBIÇÃO
29	BANCA DE EXIBIÇÃO
30	BANCA DE EXIBIÇÃO
31	BANCA DE EXIBIÇÃO
32	BANCA DE EXIBIÇÃO
33	BANCA DE EXIBIÇÃO
34	BANCA DE EXIBIÇÃO
35	BANCA DE EXIBIÇÃO
36	BANCA DE EXIBIÇÃO
37	BANCA DE EXIBIÇÃO
38	BANCA DE EXIBIÇÃO
39	BANCA DE EXIBIÇÃO
40	BANCA DE EXIBIÇÃO
41	BANCA DE EXIBIÇÃO
42	BANCA DE EXIBIÇÃO
43	BANCA DE EXIBIÇÃO
44	BANCA DE EXIBIÇÃO
45	BANCA DE EXIBIÇÃO
46	BANCA DE EXIBIÇÃO
47	BANCA DE EXIBIÇÃO
48	BANCA DE EXIBIÇÃO
49	BANCA DE EXIBIÇÃO
50	BANCA DE EXIBIÇÃO
51	BANCA DE EXIBIÇÃO
52	BANCA DE EXIBIÇÃO
53	BANCA DE EXIBIÇÃO
54	BANCA DE EXIBIÇÃO
55	BANCA DE EXIBIÇÃO
56	BANCA DE EXIBIÇÃO
57	BANCA DE EXIBIÇÃO
58	BANCA DE EXIBIÇÃO
59	BANCA DE EXIBIÇÃO
60	BANCA DE EXIBIÇÃO
61	BANCA DE EXIBIÇÃO
62	BANCA DE EXIBIÇÃO
63	BANCA DE EXIBIÇÃO
64	BANCA DE EXIBIÇÃO
65	BANCA DE EXIBIÇÃO
66	BANCA DE EXIBIÇÃO
67	BANCA DE EXIBIÇÃO
68	BANCA DE EXIBIÇÃO
69	BANCA DE EXIBIÇÃO
70	BANCA DE EXIBIÇÃO
71	BANCA DE EXIBIÇÃO
72	BANCA DE EXIBIÇÃO
73	BANCA DE EXIBIÇÃO
74	BANCA DE EXIBIÇÃO
75	BANCA DE EXIBIÇÃO
76	BANCA DE EXIBIÇÃO
77	BANCA DE EXIBIÇÃO
78	BANCA DE EXIBIÇÃO
79	BANCA DE EXIBIÇÃO
80	BANCA DE EXIBIÇÃO
81	BANCA DE EXIBIÇÃO
82	BANCA DE EXIBIÇÃO
83	BANCA DE EXIBIÇÃO
84	BANCA DE EXIBIÇÃO
85	BANCA DE EXIBIÇÃO
86	BANCA DE EXIBIÇÃO
87	BANCA DE EXIBIÇÃO
88	BANCA DE EXIBIÇÃO
89	BANCA DE EXIBIÇÃO
90	BANCA DE EXIBIÇÃO
91	BANCA DE EXIBIÇÃO
92	BANCA DE EXIBIÇÃO
93	BANCA DE EXIBIÇÃO
94	BANCA DE EXIBIÇÃO
95	BANCA DE EXIBIÇÃO
96	BANCA DE EXIBIÇÃO
97	BANCA DE EXIBIÇÃO
98	BANCA DE EXIBIÇÃO
99	BANCA DE EXIBIÇÃO
100	BANCA DE EXIBIÇÃO

LUMINÁRIAS	
01	LUMINÁRIO
02	LUMINÁRIO
03	LUMINÁRIO
04	LUMINÁRIO
05	LUMINÁRIO
06	LUMINÁRIO
07	LUMINÁRIO
08	LUMINÁRIO
09	LUMINÁRIO
10	LUMINÁRIO
11	LUMINÁRIO
12	LUMINÁRIO
13	LUMINÁRIO
14	LUMINÁRIO
15	LUMINÁRIO
16	LUMINÁRIO
17	LUMINÁRIO
18	LUMINÁRIO
19	LUMINÁRIO
20	LUMINÁRIO
21	LUMINÁRIO
22	LUMINÁRIO
23	LUMINÁRIO
24	LUMINÁRIO
25	LUMINÁRIO
26	LUMINÁRIO
27	LUMINÁRIO
28	LUMINÁRIO
29	LUMINÁRIO
30	LUMINÁRIO
31	LUMINÁRIO
32	LUMINÁRIO
33	LUMINÁRIO
34	LUMINÁRIO
35	LUMINÁRIO
36	LUMINÁRIO
37	LUMINÁRIO
38	LUMINÁRIO
39	LUMINÁRIO
40	LUMINÁRIO
41	LUMINÁRIO
42	LUMINÁRIO
43	LUMINÁRIO
44	LUMINÁRIO
45	LUMINÁRIO
46	LUMINÁRIO
47	LUMINÁRIO
48	LUMINÁRIO
49	LUMINÁRIO
50	LUMINÁRIO
51	LUMINÁRIO
52	LUMINÁRIO
53	LUMINÁRIO
54	LUMINÁRIO
55	LUMINÁRIO
56	LUMINÁRIO
57	LUMINÁRIO
58	LUMINÁRIO
59	LUMINÁRIO
60	LUMINÁRIO
61	LUMINÁRIO
62	LUMINÁRIO
63	LUMINÁRIO
64	LUMINÁRIO
65	LUMINÁRIO
66	LUMINÁRIO
67	LUMINÁRIO
68	LUMINÁRIO
69	LUMINÁRIO
70	LUMINÁRIO
71	LUMINÁRIO
72	LUMINÁRIO
73	LUMINÁRIO
74	LUMINÁRIO
75	LUMINÁRIO
76	LUMINÁRIO
77	LUMINÁRIO
78	LUMINÁRIO
79	LUMINÁRIO
80	LUMINÁRIO
81	LUMINÁRIO
82	LUMINÁRIO
83	LUMINÁRIO
84	LUMINÁRIO
85	LUMINÁRIO
86	LUMINÁRIO
87	LUMINÁRIO
88	LUMINÁRIO
89	LUMINÁRIO
90	LUMINÁRIO
91	LUMINÁRIO
92	LUMINÁRIO
93	LUMINÁRIO
94	LUMINÁRIO
95	LUMINÁRIO
96	LUMINÁRIO
97	LUMINÁRIO
98	LUMINÁRIO
99	LUMINÁRIO
100	LUMINÁRIO

VEGETAÇÃO	
01	ÁRVORE
02	ÁRVORE
03	ÁRVORE
04	ÁRVORE
05	ÁRVORE
06	ÁRVORE
07	ÁRVORE
08	ÁRVORE
09	ÁRVORE
10	ÁRVORE
11	ÁRVORE
12	ÁRVORE
13	ÁRVORE
14	ÁRVORE
15	ÁRVORE
16	ÁRVORE
17	ÁRVORE
18	ÁRVORE
19	ÁRVORE
20	ÁRVORE
21	ÁRVORE
22	ÁRVORE
23	ÁRVORE
24	ÁRVORE
25	ÁRVORE
26	ÁRVORE
27	ÁRVORE
28	ÁRVORE
29	ÁRVORE
30	ÁRVORE
31	ÁRVORE
32	ÁRVORE
33	ÁRVORE
34	ÁRVORE
35	ÁRVORE
36	ÁRVORE
37	ÁRVORE
38	ÁRVORE
39	ÁRVORE
40	ÁRVORE
41	ÁRVORE
42	ÁRVORE
43	ÁRVORE
44	ÁRVORE
45	ÁRVORE
46	ÁRVORE
47	ÁRVORE
48	ÁRVORE
49	ÁRVORE
50	ÁRVORE
51	ÁRVORE
52	ÁRVORE
53	ÁRVORE
54	ÁRVORE
55	ÁRVORE
56	ÁRVORE
57	ÁRVORE
58	ÁRVORE
59	ÁRVORE
60	ÁRVORE
61	ÁRVORE
62	ÁRVORE
63	ÁRVORE
64	ÁRVORE
65	ÁRVORE
66	ÁRVORE
67	ÁRVORE
68	ÁRVORE
69	ÁRVORE
70	ÁRVORE
71	ÁRVORE
72	ÁRVORE
73	ÁRVORE
74	ÁRVORE
75	ÁRVORE
76	ÁRVORE
77	ÁRVORE
78	ÁRVORE
79	ÁRVORE
80	ÁRVORE
81	ÁRVORE
82	ÁRVORE
83	ÁRVORE
84	ÁRVORE
85	ÁRVORE
86	ÁRVORE
87	ÁRVORE
88	ÁRVORE
89	ÁRVORE
90	ÁRVORE
91	ÁRVORE
92	ÁRVORE
93	ÁRVORE
94	ÁRVORE
95	ÁRVORE
96	ÁRVORE
97	ÁRVORE
98	ÁRVORE
99	ÁRVORE
100	ÁRVORE

MATERIAIS	
01	MATERIAL
02	MATERIAL
03	MATERIAL
04	MATERIAL
05	MATERIAL
06	MATERIAL
07	MATERIAL
08	MATERIAL
09	MATERIAL
10	MATERIAL
11	MATERIAL
12	MATERIAL
13	MATERIAL
14	MATERIAL
15	MATERIAL
16	MATERIAL
17	MATERIAL
18	MATERIAL
19	MATERIAL
20	MATERIAL
21	MATERIAL
22	MATERIAL
23	MATERIAL
24	MATERIAL
25	MATERIAL
26	MATERIAL
27	MATERIAL
28	MATERIAL
29	MATERIAL
30	MATERIAL
31	MATERIAL
32	MATERIAL
33	MATERIAL
34	MATERIAL
35	MATERIAL
36	MATERIAL
37	MATERIAL
38	MATERIAL
39	MATERIAL
40	MATERIAL
41	MATERIAL
42	MATERIAL
43	MATERIAL
44	MATERIAL
45	MATERIAL
46	MATERIAL
47	MATERIAL
48	MATERIAL
49	MATERIAL
50	MATERIAL
51	MATERIAL
52	MATERIAL
53	MATERIAL
54	MATERIAL
55	MATERIAL
56	MATERIAL
57	MATERIAL
58	MATERIAL
59	MATERIAL
60	MATERIAL
61	MATERIAL
62	MATERIAL
63	MATERIAL
64	MATERIAL
65	MATERIAL
66	MATERIAL
67	MATERIAL
68	MATERIAL
69	MATERIAL
70	MATERIAL
71	MATERIAL
72	MATERIAL
73	MATERIAL
74	MATERIAL
75	MATERIAL
76	MATERIAL
77	MATERIAL
78	MATERIAL
79	MATERIAL
80	MATERIAL
81	MATERIAL
82	MATERIAL
83	MATERIAL
84	MATERIAL
85	MATERIAL
86	MATERIAL
87	MATERIAL
88	MATERIAL
89	MATERIAL
90	MATERIAL
91	MATERIAL
92	MATERIAL
93	MATERIAL
94	MATERIAL
95	MATERIAL
96	MATERIAL
97	MATERIAL
98	MATERIAL
99	MATERIAL
100	MATERIAL

MATERIAIS	
01	MATERIAL
02	MATERIAL
03	MATERIAL
04	MATERIAL
05	MATERIAL
06	MATERIAL
07	MATERIAL
08	MATERIAL
09	MATERIAL
10	MATERIAL
11	MATERIAL
12	MATERIAL
13	MATERIAL
14	MATERIAL
15	MATERIAL
16	MATERIAL
17	MATERIAL
18	MATERIAL
19	MATERIAL
20	MATERIAL
21	MATERIAL
22	MATERIAL
23	MATERIAL
24	MATERIAL
25	MATERIAL
26	MATERIAL
27	MATERIAL
28	MATERIAL
29	MATERIAL
30	MATERIAL
31	MATERIAL
32	MATERIAL
33	MATERIAL
34	MATERIAL
35	MATERIAL
36	MATERIAL
37	MATERIAL
38	MATERIAL
39	MATERIAL
40	MATERIAL
41	MATERIAL
42	MATERIAL
43	MATERIAL
44	MATERIAL
45	MATERIAL
46	MATERIAL
47	MATERIAL
48	MATERIAL
49	MATERIAL
50	MATERIAL
51	MATERIAL
52	MATERIAL
53	MATERIAL
54	MATERIAL
55	MATERIAL
56	MATERIAL
57	MATERIAL
58	MATERIAL
59	MATERIAL
60	MATERIAL
61	MATERIAL
62	MATERIAL
63	MATERIAL
64	MATERIAL
65	MATERIAL
66	MATERIAL
67	MATERIAL
68	MATERIAL
69	MATERIAL
70	MATERIAL
71	MATERIAL
72	MATERIAL
73	MATERIAL
74	MATERIAL
75	MATERIAL
76	MATERIAL
77	MATERIAL
78	MATERIAL
79	MATERIAL
80	MATERIAL
81	MATERIAL
82	MATERIAL
83	MATERIAL
84	MATERIAL

PROPOSTAS



EIXO: CIRCULAÇÃO VIÁRIA		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
1-Regularização de calçadas em áreas residenciais	1- Definir medidas de proteção à travessia de pedestres, faixas elevadas e sinalização horizontal e vertical.	MÉDIO
2-Regularização qualificação de calçadas em áreas comerciais.	2- Adequar calçadas em áreas de grande fluxo de pedestres, principalmente no centros comerciais ou nas vias de grande intensidade de tráfego de veículos e pedestres.	MÉDIO
3-Adequar Código de Postura, Código de Obras e Plano Diretor	3- Realizar estudo da engenharia de tráfego para melhoria da circulação viária	MÉDIO
4- Buscar eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana	4- Implementação de sinalização viária e retiradas de lombadas irregulares e/ou sem autorização da SEMDS	CURTO
5- Promover segurança Viária	5- Criação da ouvidoria na SEMDS para atendimento direto ao que versa sobre a Guarda Municipal, Trânsito e Serviço transporte.	MÉDIO
	6- Articulação com o Governo Estadual para implantação de redutores de velocidade nas PA's que cortam o perímetro urbano do município.	MÉDIO
	7- Emissão/Permissão, conforme estudo de novas vagas para moto-taxi e Taxistas.	MÉDIO
	8- Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade nos passeios, mediante a adequação da legislação municipal que regulamenta a construção e reforma dos passeios, bem como as intervenções.	MÉDIO
	9- Realização de ações educativas sobre Segurança no Trânsito.	CONTINUO
	10- Ampliar o efetivo de Agentes de Autoridades de Trânsito da SEMDS	MÉDIO

EIXO: SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO

METAS	AÇÕES	PRAZOS
1- Oferecer serviço de transporte público coletivo para 100% do município.	1- Realizar estudo da viabilidade de implantação de serviço de transporte coletivo metropolitano (SIP- BELÉM) e linhas radiais (bairro a bairro)	MÉDIO
2- Regularizar a forma de prestação do serviço de transporte público coletivo.	2- Realização de concessão para a prestação do serviço do transporte coletivo.	MÉDIO
	3- Elaboração de proposta de readequação de itinerários e horários	MÉDIO
	4- Combate ao transporte ilegal de passageiros;	MÉDIO
	5- Modernizar e melhorar a prestação do serviço de transporte coletivo Sede-Distritos-Sede	MÉDIO
	6- Estabelecer parcerias entre a prefeitura e empresas privadas para e requalificar e padronizar abrigos de ônibus, taxi e mototaxi na Sede e nos Distritos.	CURTO
	7- Realizar estudo de engenharia de trafego para a melhoria do fluxo de transito.	CURTO
	8- modernizar as informações do sistema de transporte coletivo por ônibus, de tal forma que seus usuários sejam informados através de painéis eletrônicos sobre a localização dos ônibus em relação aos pontos de parada, ou ainda, por meio do uso de aplicativos em celulares para esta finalidade;	LONGO
4-Plano de Capacitação continuada para Agentes de Trânsito com base na Lei 12.587/2012	Garantir a qualidade dos serviços de prestação e de fiscalização.	CONTINUO

EIXO: INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
1-Proporcionar melhorias a população no que se refere à mobilidade urbana	1- Implantar a estrutura cicloviária. Criar rotas seguras escolares, com incentivo ao transporte ativo (a pé ou de bicicleta).	MÉDIO
	2- Padronizações da sinalização de identificação de vias.	

3- Instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prioriza os meios de transportes não motorizados	3-Requalificação de via e passeio público	CURTO
	4- Programas de incentivo ao uso da bicicleta com as Escolas, Comércio, funcionários públicos.	CURTO
	5- Incentivos na forma de redução de impostos e reconhecimento para os trabalhadores que usarem a bicicleta para suas viagens casa/trabalho.	CURTO
	6- Melhorar a segurança urbana e segurança do trânsito do município.	CURTO
	7-Pavimentação asfáltica e recapeamento para conservação de ruas e avenidas	CURTO/ CONTINUO
	8- Estabelecer os critérios mínimos de segurança na rede cicloviária e estudo de implantação de sinalização horizontal e vertical em todas as vias ou faixas destinadas à circulação de ciclistas, principalmente em pontos de cruzamento entre bicicletas ou entre bicicletas e outros modais.	MÉDIO

EIXO: ACESSIBILIDADE		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
1-Regularização e qualificação de calçadas em áreas residenciais	1- Garantir infraestrutura básica da rede de deslocamentos a pé, os equipamentos e mobiliários urbanos necessários, por exemplo: bancos, árvores, iluminação e lixeiras nas calçadas.	MÉDIO
2-Regularização qualificação de calçadas em áreas comerciais	2- Implementação de sinalização para pedestres, incluindo pedestres com deficiências, sejam elas: visuais, sonoras, auditivas ou físicas.	MÉDIO

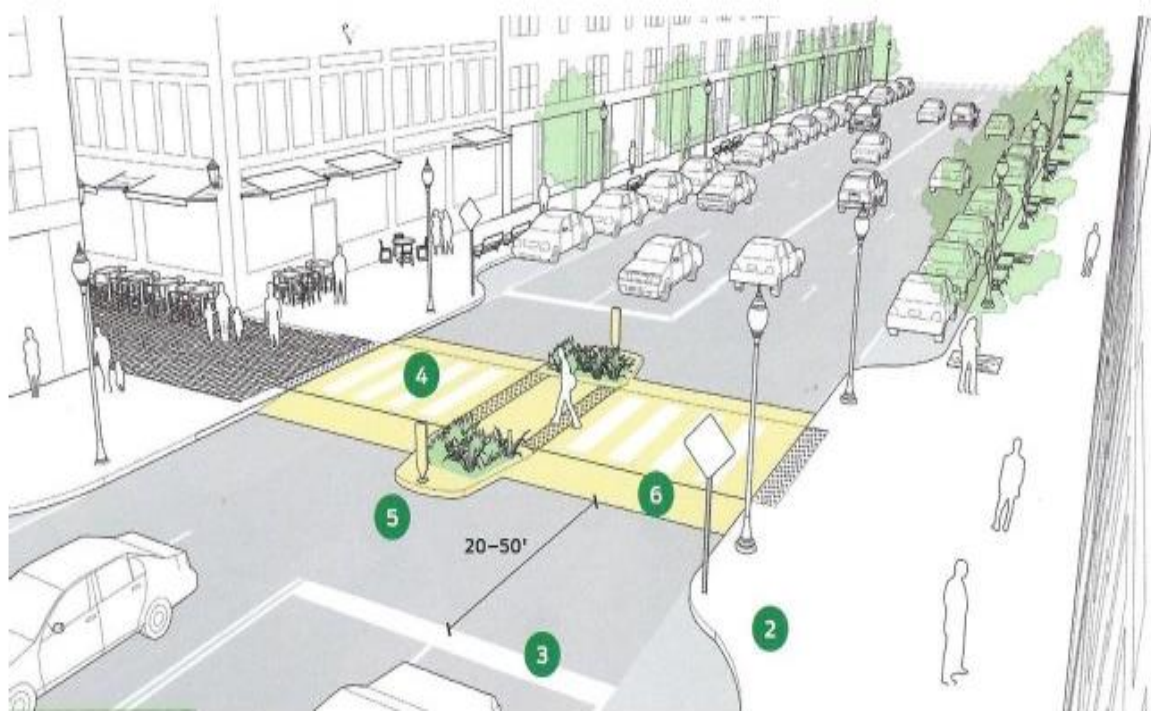
3- Adequação do Código de Postura	3- Priorizar as áreas especiais tais como: hospitais, escolas, centros de atendimento e demais locais onde há vulnerabilidade de pedestres.	CURTO/ CONTINUO
4- Adequação do sistema viário com ênfase na acessibilidade para pessoa com deficiência.	4- Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade às edificações públicas e privadas, mediante a adequação da legislação municipal às exigências da legislação federal.	CURTO/ CONTINUO
	5- A acessibilidade nos passeios melhorando a sua qualidade mediante a construção ou reforma do pavimento e a inclusão de itens de acessibilidade, tais como rampas de travessia e rotas acessíveis conforme NBR 9050.	CURTO/ CONTINUO
	6- Ampliar a acessibilidade nos passeios, mediante a adequação da legislação municipal que regulamenta a construção e reforma dos passeios, bem como as intervenções.	CURTO/ CONTINUO
	7- Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade ao transporte coletivo dotando os terminais e pontos de parada de equipamentos e infraestrutura adequados para utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.	CURTO/ CONTINUO
	8- Ampliar a autonomia, segurança e rapidez na circulação de pessoas com deficiência e idosos dotando as vias públicas de estacionamento exclusivo em locais prioritizados e de acordo com a legislação pertinente.	CURTO/ CONTINUO

EIXO: TRANSPORTE DE CARGAS		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
1- Criar estratégias para operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária.	1- Criar mecanismos para a restrição de circulação de transporte de carga em determinados horários.	MÉDIO

2- Diretrizes para a efetivação e fiscalização do Decreto Municipal do transporte de Cargas.	2- Regulamentação de áreas de carga e descarga via Decreto.	MÉDIO
3- Fomentar as soluções de logística para planejar a distribuição de mercadorias, buscando melhorar a mobilidade.	3- Fiscalização do cumprimento da Rota e Restrições Temporais.	MÉDIO

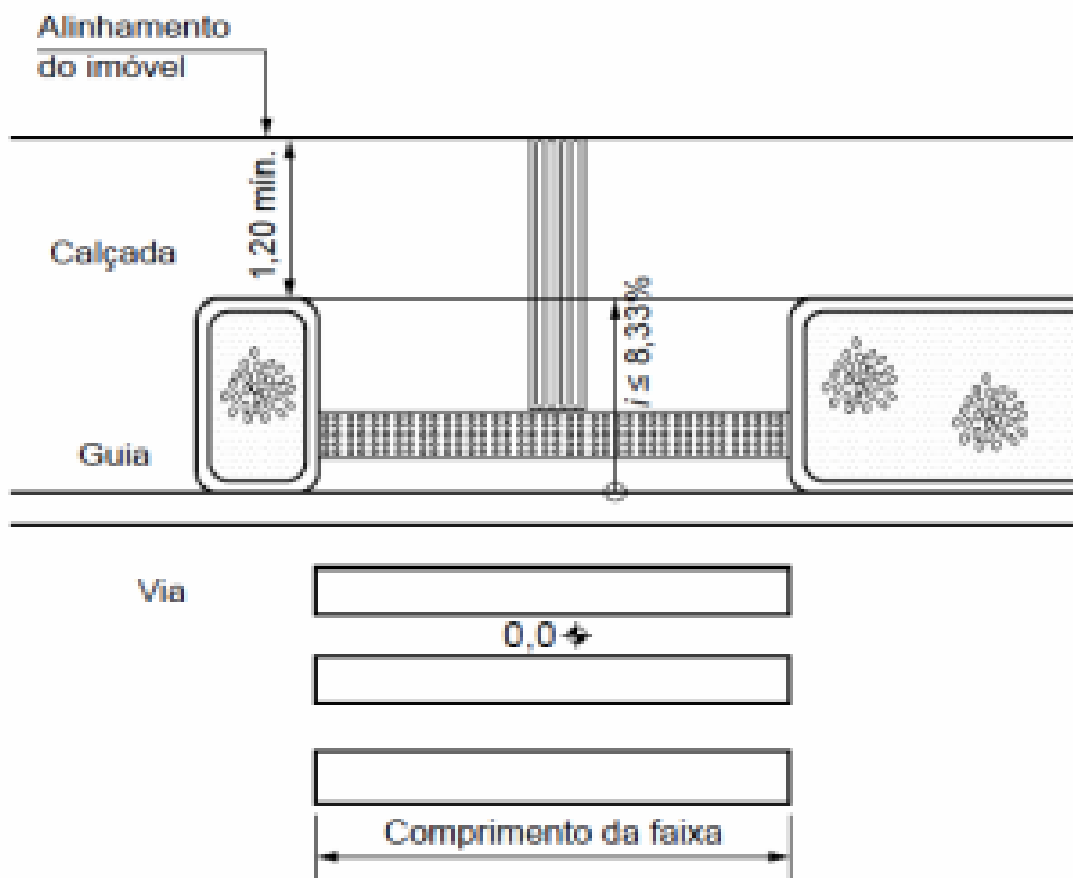
EIXO: EDUCAÇÃO E CIDADANIA PARA O TRANSITO		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
1- Executar ações com foco na mudança comportamental para preservar a vida e prover a tranquilidade pública.	1- Promoção de ações para a humanização do trânsito	CURTO
2- Programa de comunicação e educação para o trânsito	2- Promover campanhas de conscientização e educação para o trânsito nas escolas e nas comunidades.	CURTO/ CONTINUO
	3- Estabelecer convênios com instituições pública e/ou privadas visando melhorar a acessibilidade de pedestres como um todo	CURTO/ CONTINUO
	4- Implementar programas de Educação para o trânsito dando a prioridade e o respeito ao pedestre, ciclista e cadeirantes.	CURTO/ CONTINUO
	5- Estabelecer parcerias com o Poder Público Estadual e iniciativa privada, visando capacitação de condutores com concessão de linha de transporte.	CURTO/ CONTINUO
	6- Realizar campanhas a fim de reduzir acidentes com crianças e adolescentes no transporte individual motorizado.	CURTO/ CONTINUO

TRAVESSIA DE PEDESTRE ELEVADA

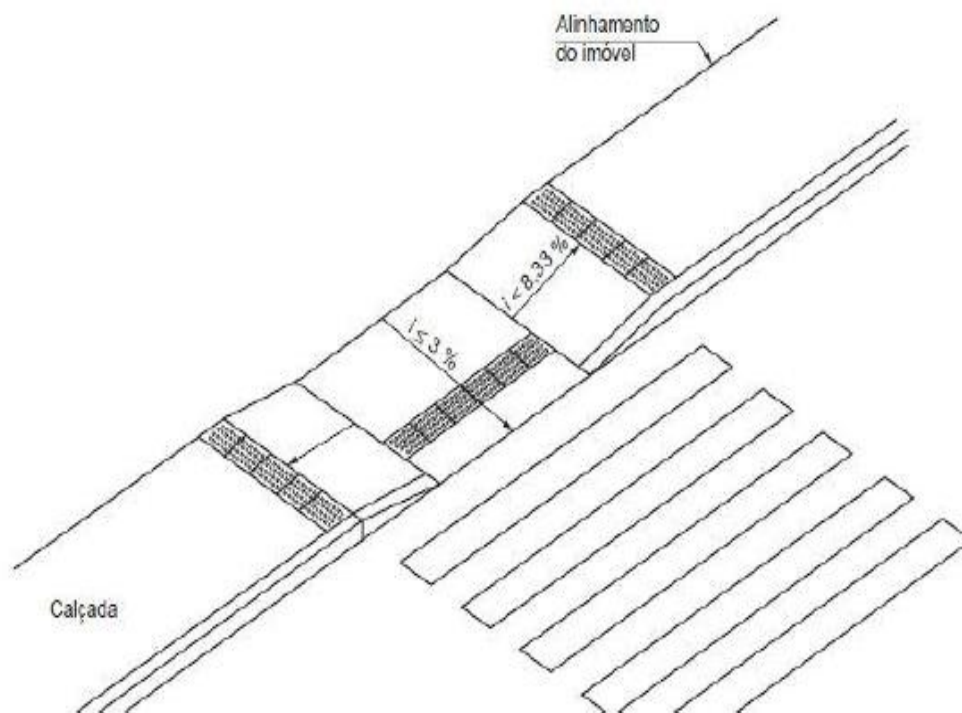


REBAIXAMENTO DE GUIA DE CALÇADA:

Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser constante e não superior 8,33% (1:12) no sentido longitudinal da rampa central e na rampa das abas laterais. A largura mínima do rebaixamento é de 1,50m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação, de no mínimo 1,20m.

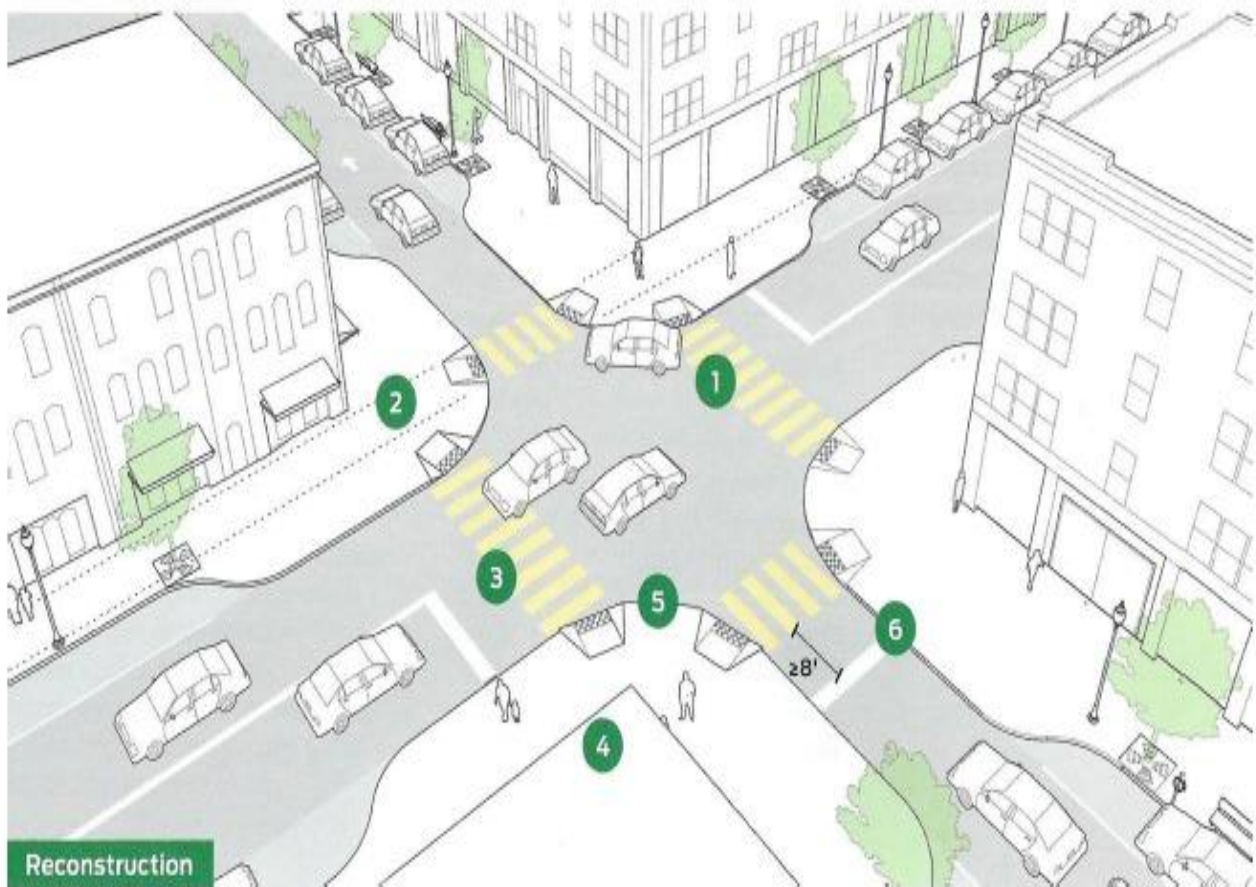


O rebaixamento da calçada também pode ser executado entre canteiros, desde que respeitada a declividade de 8,33%. A largura do rebaixamento deve ser igual ao comprimento da faixa de pedestres.

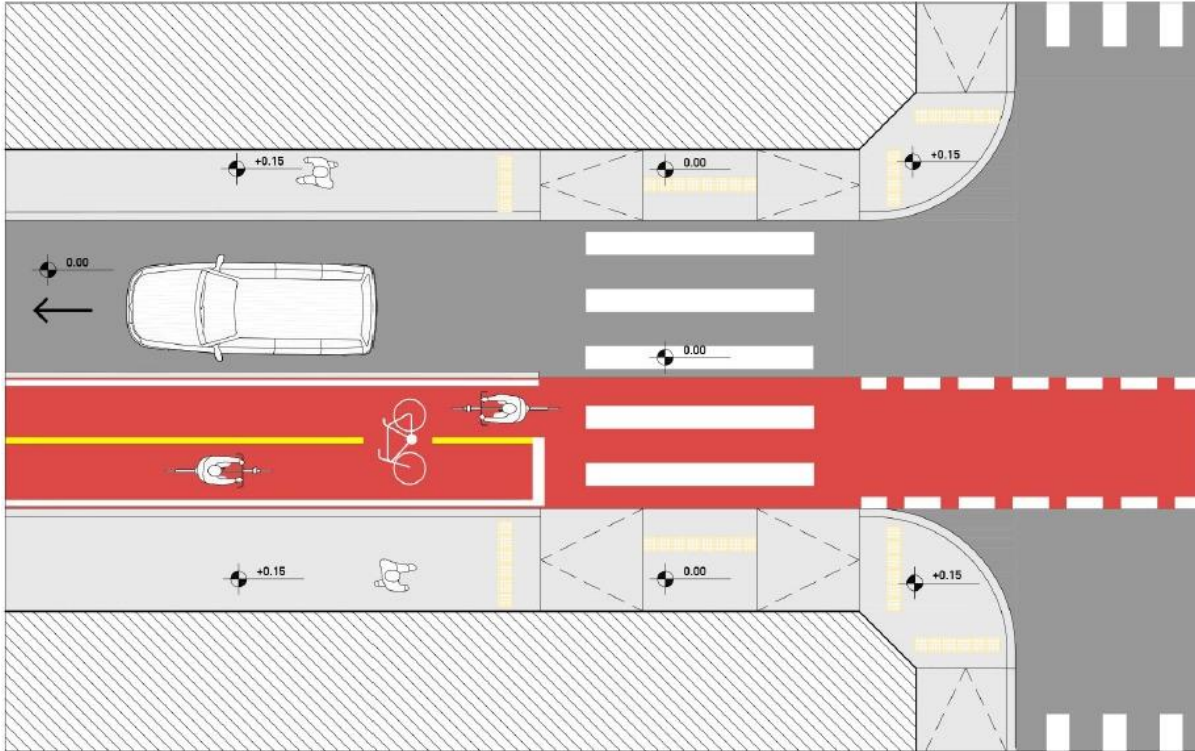


Fonte: NBR 9050/15

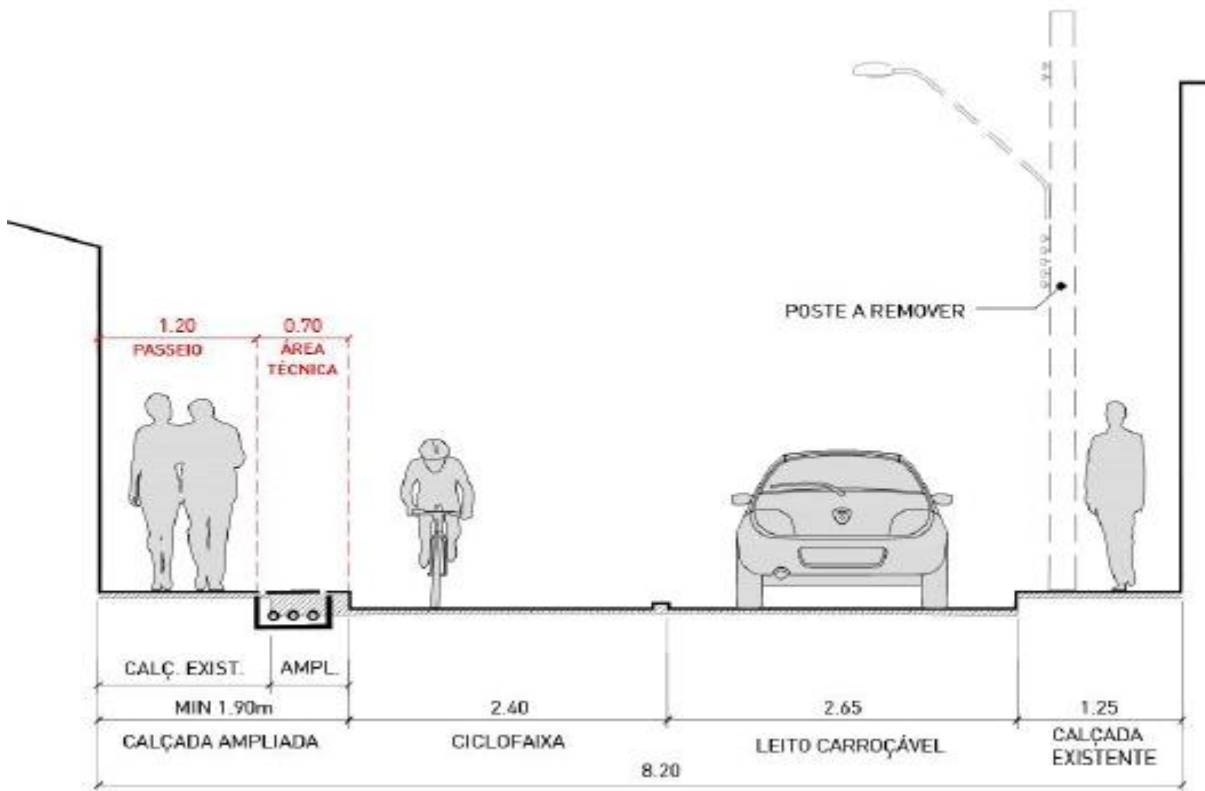
CRUZAMENTO COM SINALIZAÇÃO HORIZONTAL- FAIXA DE PEDESTRE



CRUZAMENTO COM SINALIZAÇÃO HORIZONTAL- FAIXA DE PEDESTRE



CORTE ESQUEMÁTICO:



24. BIBLIOGRAFIA

SANTA IZABEL DO PARÁ, Prefeitura Municipal de

LEI nº 71- 2006 PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE SANTA IZABEL DO PARÁ

LEI nº 113- 2007 CÓDIGO DE PORTURA DE SANTA IZABEL DO PARÁ

LEI nº 95- 2007 CÓDIGO DE OBRAS

LEI MUNICIPAL Nº 279/14 DE 04 DE JUNHO DE 2014

ASSOCIAÇÃO Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). NBR9050. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

_____. Guia Prático Para a Construção de Calçadas.

_____. Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. Brasil. 2015.

_____. Caderno de Referência de apoio a Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana até 100 mil habitantes. Ministério das Cidades. Brasil. 2017.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010).

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. 1997.

_____. Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. 2012.

_____. PlanMob 2013. Planejamento em Mobilidade Urbana. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília, 2013.

_____. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, Brasília. 2007.

_____. Manual para Integração de Municípios ao Sistema nacional de Transportes - SNT. Brasília, 2016/2017. 90p.

_____. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Manual de Planejamento Cicloviário. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Brasília. 2001.

_____. CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação. Brasília: CONTRAN, 2006. 214 p. il. (Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito; 1).

_____. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume II - Sinalização Vertical de Advertência. Brasília: CONTRAN, 2007a. 218 p. i.l. (Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito; 2).

_____. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume IV - Sinalização Horizontal. Brasília: CONTRAN, 2007b. 128 p. : il. (Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito ; 4)

_____. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume V - Sinalização Semafórica. Brasília: CONTRAN, 2007b. 128 p. : il. (Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito ; 5)

_____. Resolução CONTRAN Nº 214 de 13 de Novembro de 2006. Altera o art. 3º e o Anexo I, acrescenta o art. 5ºA e o Anexo IV na Resolução CONTRAN nº 146/03 e dá outras providências. Ministério das Cidades. Brasília: 2006.

_____. Resolução CONTRAN Nº, 396 DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011. Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o CTB.

_____. Resolução CONTRAN nº 39/98. Estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulações transversais e sonorizadores nas vias públicas.

_____. IPEA. A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Comunicados do IPEA, n.128. Brasília, 2012.

<https://santaizabel.pa.gov.br/o-municipio/ex-prefeitos/>

<https://santaizabel.pa.gov.br/portal-da-transparencia/>

<https://santaizabel.pa.gov.br/>

<https://santaizabel.pa.gov.br/o-governo/prefeito/>

<https://santaizabel.pa.gov.br/o-governo/vice-prefeito/>

<https://santaizabel.pa.gov.br/portal-da-transparencia/estrutura-organizacional/>

<https://www.oliberal.com/para/e-para-isso-rio-caraparu-e-a-pedida-no-veraneio-de-santa-izabel-1.564063>

<https://www.facebook.com/pesquepagueourobranco/>

<https://www.buser.com.br/destinos/pontos-turisticos/pa/santa-izabel-do-para/balneario-caraparu>

<http://g1.globo.com/pa/para/e-do-para/noticia/2015/07/igarapes-de-santa-isabel-do-para-atraem-veranistas.html>

<https://redepara.com.br/noticia/215433/um-mergulho-em-um-balneario-e-uma-boa-opcao-para-enfrentar-os-dias-quentes-do-verao-amazonico>

<https://www.facebook.com/orgulhodeserparaense/posts/2173880476055110/>

<https://www.facebook.com/orgulhodeserparaense/posts/2169384939837997/>

https://pt.wikipedia.org/wiki/santa_izabel_do_par%c3%a1

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/santa-izabel-do-para/panorama>

<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pa/santa-izabel-do-para.html>