

**OS 019**

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA  
Município de Saquarema**

**Benchmarking de Planos de Mobilidade – Produto 4.5**



## Sumário

<b>DADOS DO CONTRATO</b>	<b>4</b>
<b>OBJETO DA OS</b>	<b>4</b>
<b>1 APRESENTAÇÃO</b>	<b>6</b>
<b>2 CONTEXTUALIZAÇÃO</b>	<b>6</b>
<b>3 OBJETIVO</b>	<b>7</b>
<b>4 BENCHMARKING DE PLANOS DE MOBILIDADE</b>	<b>8</b>
4.1 IPOJUCA/PE	9
4.2 CABO FRIO/RJ	11
4.2.1 Acessibilidade, pedestre e calçadas	11
4.2.1.1 Ações	12
4.2.2 Bicicletas	14
4.2.2.1 Ações	14
4.2.3 Transporte coletivo	16
4.2.3.1 Ações	17
4.2.4 Transporte individual motorizado público e privado	17
4.2.4.1 Ações	17
4.2.5 Transporte de carga	18
4.2.5.1 Ações	18
4.2.6 Mobilidade e turismo	19
4.2.6.1 Ações	19
4.2.7 Educação para o trânsito	19
4.2.7.1 Ações	20
4.3 MESQUITA	20
4.3.1 Diretrizes	21
4.3.1.1 Integração das políticas públicas	21
4.3.1.2 Equidade de acesso	21

4.3.1.3	Incentivar transporte ativo	21
4.3.1.4	Integração dos transportes	21
4.3.1.5	Mitigar custos ambientais e socioeconômicos	22
4.3.1.6	Deslocamento seguro e confortável	22
4.3.1.7	Logística urbana	22
4.3.1.8	Transporte motorizado individual	23
4.3.1.9	Controle e transparência	23
4.3.1.10	Integração regional	24
4.4	AÇÕES E PROJETOS	24
<b>5</b>	<b>TÓPICOS CONCLUSIVOS</b>	<b>31</b>

# Dados do Contrato

Contrato nº: 006/2022

Concorrência Pública: Nº005/2021

Processo Administrativo: Nº7.361/2021

Objeto do Contrato: SERVIÇOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA PARA APOIO À GESTÃO, CONTEMPLANDO A ELABORAÇÃO DE ESTUDOS TÉCNICOS, RELATÓRIOS, MODELAGENS E PROJETOS NECESSÁRIOS À IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, GERENCIAMENTO, SUPERVISÃO E ASSESSORAMENTO TÉCNICO DOS PROGRAMAS, PROJETOS E OBRAS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SAQUAREMA, VISANDO O ESTABELECIMENTO DE ALIANÇAS PÚBLICO-PRIVADAS, PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS, CONCESSÕES, OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS COM FOCO NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, URBANO E REGIONAL, NO MUNICÍPIO DE SAQUAREMA.

## Objeto da OS

O serviço tem como objetivo a realização do **Plano de Mobilidade Urbana do Município de Saquarema** conforme disposições da Lei Federal 12.587/2012 e em conformidade com Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Sustentável, instituído na Lei Complementar 71/2021 e com a Lei Orgânica do Município de Saquarema de 05 de abril de 1990.



# **BENCHMARKING DE PLANOS DE MOBILIDADE Produto 4.5**

## **Plano de Mobilidade Urbana de Saquarema.**

Saquarema- RJ

Mês Ref. novembro 2022

# 1 Apresentação

O presente Relatório “Benchmarking de Planos de Mobilidade – Produto 4.5” é parte integrante do “Produto 4 – Relatório de Pesquisa” que conforme estabelecido na OS-19 e no Relatório 1 – Plano de Trabalho deverá ser apresentado como demonstração do cumprimento das etapas necessárias para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do município de Saquarema. Para facilitar o seu entendimento e a sua análise o Produto 4 foi dividido em cinco relatórios, sendo um para cada levantamento realizado, sendo eles: 4.1 INVENTÁRIO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA e INVENTÁRIO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA DE TRÂNSITO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA HORIZONTAL E VERTICAL; 4.2 PESQUISA DE MOBILIDADE URBANA; 4.3 LEVANTAMENTOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS; 4.4 PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA DE VEÍCULOS e 4.5 BENCHMARKING DE PLANOS DE MOBILIDADE.

## 2 Contextualização

Com a sanção da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), em 2012, as cidades brasileiras receberam novas diretrizes para planejar e guiar suas ações políticas para estabelecer uma mobilidade mais sustentável.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Lei nº 14.000, de 2020), determina que devem apresentar seu Plano de Mobilidade Urbana como condição para receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana os municípios com mais de 20 mil habitantes, bem como todos aqueles obrigados a elaborar planos diretores segundo a lei 10.257/2001.

O Plano de Mobilidade Urbana, em desenvolvimento no município de Saquarema, será uma importante ferramenta de planejamento de ações e intervenções de curto, médio e longo prazo no município. 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 a serem executadas devem considerar a cultura local e as possibilidades de investimento e financiamento.

O desenvolvimento do trabalho no município de Saquarema se dará com o apoio técnico do CONSÓRCIO QUANTA / TETRIS / FLEX. O mesmo adotará uma estratégia

que engloba a transparência e a participação popular. A legislação prevê a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação desse Plano de Mobilidade Urbana.

Além disso, o Plano será desenvolvido em complementação e sincronismo com o Plano Municipal de Desenvolvimento Sustentável, instituído na Lei Complementar 71/2021 e com a Lei Orgânica do Município de Saquarema de 05 de abril de 1990.

A partir da apresentação das atividades que constam neste Plano de Trabalho, espera-se demonstrar a importância do Plano de Mobilidade para o município, bem como manter a população, as instituições ou conselhos representativos informados sobre o andamento do projeto, além de potencializar o engajamento e a motivação da sociedade civil para a efetiva participação na construção do diagnóstico e elaboração das propostas.

### 3 Objetivo

O objetivo deste relatório é apresentar o Benchmarking de Planos de Mobilidade que foi realizado em municípios similares ao de Saquarema.

## 4 Benchmarking de Planos de Mobilidade

A fim de investigar práticas e ações que possam ser incorporadas na lei de mobilidade urbana a ser sancionada no município de Saquarema, foi realizado um levantamento de planos de mobilidade em municípios similares a fim de avaliar os princípios, objetivos e diretrizes adotados. Para a definição dos chamados “municípios similares” foram utilizados dois métodos. O primeiro foi quantitativo, através de um método de agrupamento hierárquico, e o segundo foi qualitativo e levou em consideração a mesorregião e o estado em que o município de Saquarema se insere.

Os métodos de agrupamento são técnicas para formar grupos de entidades a partir de um conjunto de variáveis consideradas relevantes ao tema. Esses métodos podem ser divididos em dois grandes grupos, os hierárquicos e os particionais. Os métodos hierárquicos utilizam um índice de similaridade, ou dissimilaridade, das variáveis para produzir uma hierarquia de grupos que possibilita a formação do chamado dendrograma. De forma similar, os métodos particionais também utilizam um índice de similaridade para produzir agrupamentos, porém diferente dos métodos hierárquicos, os métodos particionais precisam de um número  $k$  de grupos desejados como *input*. É exatamente nessa necessidade que reside o principal problema desses algoritmos particionais, pois essa definição *a priori* incorre no risco de que um número pequeno demais pode agrupar dois clusters que não são naturais, e de forma semelhante, um valor elevado de  $k$  pode dividir um grupo que seria naturalmente formado.

Tendo em vista que o objetivo da análise é de encontrar os municípios brasileiros que possuem planos de mobilidade e são os mais similares à Saquarema, o método hierárquico foi utilizado. Foram levantadas um conjunto de variáveis sociodemográficas, econômicas e de mobilidade que, após o processo de limpeza de dados e análise de correlações, resultou nas variáveis de população, taxa de crescimento populacional entre os anos de 2018 e 2021, taxa de crescimento do PIB entre os anos de 2015 e 2019, PIB per capita, IDH municipal, relação de viagens para fora município sobre o total de viagens e número de veículos per capita. Após a padronização das variáveis e utilizando o método completo de ligação para calcular as distâncias euclidianas, o dendrograma apresentado na Figura 1 é obtido.

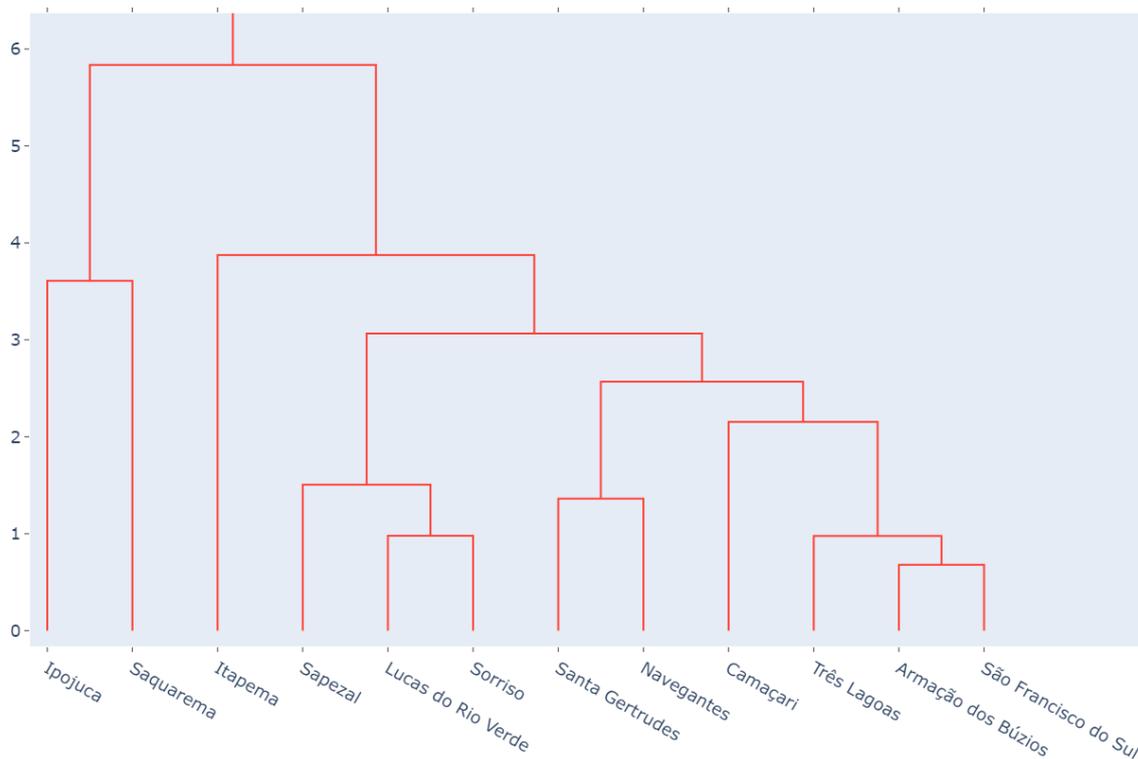


Figura 1. Dendrograma dos municípios brasileiros que possuem planos de mobilidade

Conforme se verifica pelas folhas do dendrograma, a cidade de Ipojuca, em Pernambuco, é aquela que mais se assemelha com o município de Saquarema. Ressalta-se que essa semelhança está relacionada apenas com as variáveis utilizadas pelo método. Em relação ao segundo método, o qualitativo, foi selecionado o plano de mobilidade urbana de Cabo Frio e de Mesquita, ambos por possuírem algumas semelhanças com Saquarema, sendo o primeiro aquele da mesma mesorregião com sancionamento mais recentemente.

#### 4.1 Ipojuca/PE

Ipojuca é um município em Pernambuco pertencente a Região Metropolitana do Recife. A 50 km de distância da capital, o município possui uma população de 99 mil habitantes, tendo uma taxa de crescimento populacional de 4,43% entre os anos de 2018 e 2021, similar aos 4,6% de Saquarema. Dentre as diversas características do município, algumas mais relevantes são que o maior porto de Norte e Nordeste, SUAPE, se encontra no município e que recentemente o município passou a receber Royalties pela exploração de gás natural.

Conforme esperado, Ipojuca possui similaridades com Saquarema em diversos aspectos em relação às variáveis utilizadas, como população, PIB e taxas de crescimento e motorização, ainda assim, um aspecto que não está ligado às variáveis utilizadas, mas que ambos têm em comum é a estrutura urbana. Tanto

Ipojuca quanto Saquarema possuem uma região mais afastada da região litorânea, Bacaxá no caso de Saquarema e a região da Prefeitura no caso de Ipojuca, onde se localizam empreendimentos comerciais e bancos. Ambos também possuem uma extensa faixa litorânea com vocação turística, sendo a praia de Porto de Galinhas, um dos principais destinos turísticos do Brasil, localizada no município.

Em termos de planos de mobilidade, Ipojuca teve o seu sancionado na forma da Lei nº 1.973, de julho de 2020. Não foi possível encontrar o anexo I: “estudo para o Plano de Mobilidade Urbana do Ipojuca”, ainda assim, a partir dos artigos da lei é possível avaliar um conjunto de aspectos relevantes para compreender boas-práticas aplicadas que possam ser reproduzidas no processo do plano.

A texto se inicia tratando do objeto da lei, que é o Plano de Mobilidade do Município de Ipojuca (PLANMOBI), fala dos princípios que regem a política de mobilidade urbana e as principais diretrizes, das quais ressaltam além da democratização do espaço viário e a prioridade de pedestres em relação aos modos motorizados, itens como:

- a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado
- o fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte
- a busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias
- a capacitação contínua das pessoas vinculadas às políticas do PLANMOBI, e
- a municipalização de trechos urbanos de vias sob jurisdição estadual, possibilitando atendimento de demandas locais.

Quanto aos objetivos do plano, alguns significativos são a redução do número de acidentes e mortes no trânsito, a redução do tempo médio de viagens, a redução de emissões de poluentes, a ampliação do uso de modos coletivos e não motorizados, a maior cooperação entre órgãos de gestão, fiscalização e operação de trânsito e a promoção do acesso aos serviços básicos, como escolas e hospitais.

De forma geral, um dos principais aspectos positivos do plano é o reconhecimento da relação entre a estrutura urbana e o transporte e como esses influenciam entre si. Em todo o texto da lei, ações relacionadas ao adensamento de centralidades e o desenvolvimento de infraestrutura como meio de fomentar esse adensamento são mencionadas. Há também um claro reconhecimento de que esse adensamento deve ser tratado a partir do desenvolvimento de infraestrutura com padrões sustentáveis de deslocamentos, ou seja, não só com construção e qualificação de

calçadas, ciclovias e reestruturação da rede pública coletiva de transporte, mas também pelo desincentivo do uso do carro, com a redução de estacionamentos em áreas centrais e a conversão desses em áreas de carga e descarga.

Ressalta-se que a lei trata de um conjunto de projetos como o projeto de ampliação do sistema cicloviário, o programa de melhorias na mobilidade urbana e o programa de indicadores de desempenho e metas, porém a impossibilidade de encontrar o Anexo I impede uma análise mais aprofundada desses itens. Ainda assim, mesmo a ausência deste documento traz luz a um aspecto importante de ser mencionado, que é a necessidade de garantir a transparência e a continuidade

## 4.2 Cabo Frio/RJ

A cidade de Cabo Frio está localizada na mesorregião das baixadas litorâneas do estado do Rio de Janeiro, a mesma mesorregião de Saquarema. Com população pouco mais de duas vezes maior, Cabo Frio possui IDH, taxa de motorização e percentual de viagens externas similares ao de Saquarema. Em termo de mobilidade urbana, Cabo Frio teve o seu plano sancionado pela Lei nº 3034 de 2019, após ter sido iniciado em 2017.

Em termos do corpo da lei, os pontos mais relevantes tratam da necessidade de revisão periódica e a necessidade de instituir um conselho gestor de mobilidade com o objetivo de realizar o monitoramento e avaliação no que tange a operacionalização das estratégias do plano. Ademais, em seu artigo 1º é descrito que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do município de Cabo Frio é aquilo posto na forma do Anexo único da Lei, o que pode ser considerado a síntese do plano.

De forma similar ao PlanMob Saquarema, o plano de mobilidade de Cabo Frio foi dividido em alguns eixos de ação, sendo a síntese dividida em acessibilidade, pedestres e calçadas; bicicletas; transporte coletivo; transporte individual motorizado; transporte de carga; mobilidade e turismo e educação para o trânsito. Em todos esses eixos são dadas diretrizes gerais, e propostas de curto prazo, programadas para até dois anos, médio prazo, de 2 a 5 anos, e longo prazo, de 5 a 10 anos. A seguir são apresentadas essas diretrizes e as ações principais para cada um dos eixos.

### 4.2.1 *Acessibilidade, pedestre e calçadas*

São diretrizes pertinentes:

- iii. Garantir a inclusão, a equidade e a acessibilidade de todos no espaço público, como aos parques, praças, espaços comunitários e de lazer e em monumentos históricos.
- v. Garantir a inclusão, a equidade e a acessibilidade nas edificações de uso público.
- viii. Ampliar as políticas de incentivo que estimulem a ocupação de espaços públicos, como avenidas, que usualmente sejam destinados ao trânsito de veículos, mas que em dias determinados sejam redirecionados a mobilidade e lazer de pedestres, como domingos, feriados e datas especiais.
- ix. Promover política de melhoria e adequação das calçadas considerando as demandas de cada centralidade, priorizando áreas que caracterizam grande fluxo de pedestres e de maior risco à segurança dos mesmos;
- x. Garantir que toda a informação e serviço disponibilizado pelo município sejam acessíveis às pessoas com deficiência;

#### **4.2.1.1 Ações**

As principais ações de curto prazo são:

- ii. Implementar sinalização de caráter informativo para pedestre, como mapas da região, placas informativas, disponibilização de informações pelo celular (como QRCode) em pontos turísticos, identificação de equipamentos públicos, serviços e pontos de referência, distância a pé para locais de interesse, mapas com localização de pontos de ônibus e linhas que passem no local. Essa sinalização deverá ser adequada para pedestres com deficiências visuais, sonoras, auditivas ou físicas;
- iii. Preparar e capacitar os profissionais de todos os setores de atendimento do serviço público para o atendimento da pessoa com deficiência.
- iv. Criação de Cartilhas regulamentadora como a Cartilha de Calçadas e de cartilhas informativas como as de Educação para o Trânsito, do Pedestre e de boas práticas para acessibilidade;
- v. Promover a arborização urbana ao longo das vias, existentes e futuras vias projetadas, de modo a promover condições favoráveis à utilização do passeio mesmo que em dias ensolarados. Observar as espécies e condições de plantio para que não atrapalhe o passeio público;

- ix. Implantação de rotas turísticas acessíveis para fomentar o turismo urbano acessível, tanto de visitantes quanto dos próprios moradores.
- xiv. Restauração e implantação de sinalização vertical e horizontal;
- xv. Instalação de iluminação estratégica para mobilidade de pedestres.
- xviii. Instituir, sob forma de lei, a obrigatoriedade da apresentação de projeto da calçada do lote para aprovação a liberação do Alvará de Construção;
- xix. Instituir, sob forma de lei, a vistoria da calçada para a obtenção do Alvará de Conclusão da Obra para novas edificações e empreendimento.
- xx. Promover ações que visem adequar as praias do município aos parâmetros de acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida

As principais ações de médio prazo são:

- iii. Adotar sinalização semafórica sonora para deficientes visuais.
- v. Adotar medidas de *traffic calming* que priorizem os pedestres e ciclistas em todas as interseções das vias principais e secundárias das centralidades.
- vii. Adotar medidas de acessibilidade para a travessia de pedestres como faixas elevadas e guia rebaixada de calçadas;
- ix. Implantação de Parklets ao longo das vias, em especial, nas áreas turísticas, de lazer e de grandes movimentações

As principais ações de longo prazo são:

- i. Tornar obrigatória a apresentação de projeto da calçada do lote para aprovação a liberação do Alvará de Construção;
- ii. Tornar obrigatório a vistoria da calçada para obtenção do Alvará de Conclusão de Obra de edificação/empreendimento;
- iii. Garantir acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida aos locais de interesse histórico e turístico

As principais ações de longo prazo são:

- i. Tornar obrigatória a apresentação de projeto da calçada do lote para aprovação a liberação do Alvará de Construção;
- ii. Tornar obrigatório a vistoria da calçada para obtenção do Alvará de Conclusão de Obra de edificação/empreendimento;

iii. Garantir acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida aos locais de interesse histórico e turístico, como o bairro da Passagem.

#### 4.2.2 *Bicicletas*

São diretrizes pertinentes:

ii. Deve-se buscar a adequada gestão do uso do solo sob uma abordagem de mobilidade com bicicletas que considere: as distâncias e áreas de abrangência do veículo; e as condições físicas do território.

iv. Incentivar e promover a instalação de órgãos públicos, empresas privadas e estabelecimentos comerciais e de serviços nas centralidades e seus entornos imediatos. A distribuição dessas instalações também deve ser equilibrada entre as centralidades, de modo que os bairros centrais não tenham alcances desproporcionais em relação aos outros.

v. A infraestrutura social, principalmente de saúde e educação, deve ser planejada para a distribuição equilibrada na área urbana e conectada com as vias cicláveis. O adensamento urbano deve ser acompanhado do correspondente aumento da capacidade da rede cicloviária e da infraestrutura social.

ix. Esses espaços devem integrar o ambiente construído da malha urbana ao meio ambiente natural (dentro e fora da cidade), para preservar a flora e fauna da região e permitir o contato com a natureza, o lazer e a interação social; promover a inserção das áreas verdes urbanas em corredores ecológicos; compatibilizar as áreas de parques e praças com equipamentos para esporte e lazer, principalmente para os jovens e crianças;

##### 4.2.2.1 **Ações**

As principais ações de curto prazo são:

iii. Adequar os traçados com soluções de planejamento cicloviário que atenuem a alta incidência de ventos na malha cicloviária. Adotar desenhos que suavizem a inclinação nos terrenos do 1º distrito que tiverem pontos específicos com declividades acentuadas ao longo dos trechos existentes.

iv. Implantar rotas turísticas para fomentar o cicloturismo urbano, tanto de visitantes quanto dos próprios moradores de modo a estimular o turista evitar o trânsito de carro e preferir a utilização da bicicleta. As condições favoráveis podem atrair cicloturistas provenientes de vários estados, utilizando Cabo Frio

como passagem e/ou destino final. As rotas devem incluir os núcleos e monumentos históricos e do patrimônio natural tombados. As pedaladas pelos pontos históricos tornam-se atrativas por conciliar atividades na escala humana. Além disso, o trânsito de bicicletas não causa impactos sobre as construções antigas, diminuindo a necessidade de manutenção.

vii. Implantar rotas para acesso facilitado às escolas, provendo segurança viária aos alunos ciclistas, de modo que a bicicleta seja incentivada como o transporte ideal para os estudantes, desde os níveis fundamentais ao superior.

viii. Padronizar os elementos da rede cicloviária, tanto na parte da execução quanto na parte da sinalização viária, com o objetivo de tornar mais fluido, acessível e atrativo para a população.

x. Criar, desenvolver e apoiar as políticas de incentivo à compra de bicicletas através de programas e subsídios.

xi. Efetivar medidas que evitem a instalação de medidores e ligações de concessionárias sobre ou sob as vias cicláveis. Sempre que possível, executá-las entre a via e a testada do lote, obtendo como única interseção as ligações subterrâneas dos ramais à rede troncal.

As principais ações de médio prazo são:

i. Incentivar e apoiar as empresas e demais instituições a implantarem projetos de migração dos funcionários do transporte motorizado para o transporte cicloviário. A prefeitura pode ser o maior exemplo, através da implantação de programas para o uso da bicicleta e instalação de infraestrutura adequada (estacionamentos, vestiários, oficinas, etc.) nos edifícios públicos.

v. Requerer o Estudo de Impacto de Vizinhança para futuros adensamentos populacionais, os quais se verifiquem a capacidade da infraestrutura social existente (principalmente saúde e educação) e se suporta a nova demanda. Caso a oferta não seja suficiente, deverá ser prevista a ampliação da infraestrutura social ou alocação da população em localidades próximas que possam ser alcançadas facilmente com uso de bicicleta. Deve ser evitado que os habitantes da localidade adensada sejam obrigados a se deslocar para bairros distantes.

vi. Para as futuras vias projetadas, a demanda por iluminação deve ser prevista e solicitada ao órgão competente. Assim, a instalação de postes em novos

trechos de vias cicláveis deve estar previsto no planejamento dos responsáveis pela tarefa e ser executada concomitante à construção.

As principais ações de longo prazo são:

i. Reduzir a velocidade operacional da via para um teto padrão municipal de modo que sejam determinadas as velocidades de acordo com a hierarquia viária. Nas vias locais devem-se adotar as zonas 20 e 30 km/h, uma vez que abrigam as ciclorrotas. As vias arteriais devem priorizar o fluxo dos veículos motorizados para evitar o tráfego nas vias locais, mas os trechos que cortam zonas densas devem prever dispositivos de segurança e preferência para travessia de pedestres e ciclistas.

#### 4.2.3 *Transporte coletivo*

São diretrizes pertinentes:

- iv. Incentivar o desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes no transporte coletivo;
- v. Garantir a acessibilidade dos espaços de acesso ao transporte coletivo, como terminais rodoviários e pontos de embarque e desembarque de ônibus;
- vi. Ampliar a área de abrangência da rede de transporte público coletivo, requalificando o serviço existente e considerando áreas com alto potencial ocupacional;
- vii. Adequar a oferta do serviço de transporte público coletivo à demanda dos usuários, priorizando horários de pico, e garantindo maior conforto e qualidade nas viagens;
- viii. Promover a criação de faixas exclusivas para ônibus, de modo a priorizar a circulação destes no município, com objetivo de reduzir o tempo de viagem e congestionamentos;
- ix. Reestruturar o sistema de integração do transporte público coletivo, propondo modos de integração físicos entre as centralidades.
- xii. Otimizar os itinerários das linhas municipais, reduzindo as sobreposições de trajetos e distribuindo a frota de modo a garantir uma melhor cobertura do sistema.
- xiii. Coletar dados do serviço de sistema de transporte público coletivo regularmente, a fim de analisar os indicadores de desempenho operacional, avaliar a qualidade do serviço ofertado e mensurar a satisfação da população.

#### 4.2.3.1 Ações

As principais ações de curto prazo são:

- ii. Ampliação da frota acessível dos meios de transporte
- iv. Integração do Sistema de Transporte Público Coletivo
- v. Incentivar e divulgar a utilização de aplicativos de informações em tempo real do sistema de transporte coletivo

As principais ações de médio prazo são:

- ii. Aumento das linhas em regiões não atendidas;

As principais ações de longo prazo são:

- i. Criação de faixa exclusiva para ônibus
- ii. Criação de estações de integração de cobrança externa;

#### 4.2.4 *Transporte individual motorizado público e privado*

São diretrizes pertinentes:

- i. Estímulo à carona programada (carpooling) ou compartilhamento de veículos pela destinação de uma faixa em determinadas vias para veículos com dois ou mais usuários, de modo que seja facilitada a conexão entre os veículos fornecedores da carona e os passageiros.
- iii. Promover eventos educativos, como palestras, seminários e campanhas publicitárias, visando o incentivo da sociedade à utilização do transporte solidário por meio do programa de caronas, como forma de diminuir o número de veículos nas vias do município e dos benefícios do programa para o município;

#### 4.2.4.1 Ações

As principais ações de curto prazo são:

- i. Criar programa para ampliação da frota de táxis acessíveis concebidos segundo diretrizes de desenho universal, que possibilitem acesso e conforto para pessoas com deficiência ao embarque e desembarque do veículo;
- iii. Aumentar a quantidade de autonomias no município

As principais ações de médio prazo são:

- i. Realizar estudo de viabilidade da ampliação da malha de táxi em regiões mais periféricas [...]
- ii. Implementar ações de qualificação profissional, através de cursos e palestras educativas visando promover o conhecimento das características turísticas e históricas da cidade, bem como a distribuição de materiais de apoio ao taxista, como guias turísticos contendo informações de serviços e programação cultural da cidade que auxiliem na recepção aos turistas.

As principais ações de longo prazo são:

- i. Incentivo ao uso de veículos híbridos e veículos elétricos, ampliando e contribuindo para a sustentabilidade da cidade;
- iii. Estudar a ampliação da oferta de pontos livres (rotativos) no município em pontos turísticos nos períodos de maior recebimento de turistas na cidade, como final de ano e carnaval, incentivando o uso de um transporte seguro e confortável ao turista, em detrimento do uso de veículos individuais privados. A proposta é complementar à medida de diminuir a oferta de vagas de estacionamento em todo o município, incluindo pontos turísticos, de modo a desestimular a utilização de veículos individuais privados, e incentivar o uso de transporte público, coletivo ou privado, de qualidade e acessível. Com a maior oferta de veículos e maior facilidade em acessar os pontos fixos ou rotativos de transporte por táxi em mais pontos turísticos, estima-se uma maior adesão ao serviço.

## 4.2.5 Transporte de carga

### 4.2.5.1 Ações

As principais ações de curto prazo são:

- ii. Incentivo ao uso de veículos não motorizados no transporte de “última milha”;
- iii. Reordenamento das vagas de carga e descarga existentes do município, qualificando a sinalização e os locais em que estão instaladas;
- iv. Regulamentar a restrição horária de entrega nos períodos sazonais;
- v. Implementar formulário de cadastro para transporte de mercadorias a fim de fornecer insumos aos bancos de dados.

As principais ações de médio prazo são:

- ii. Ordenar faixas e vias de acordo com as permissões e restrições de tráfego de veículos pesados e de grande porte, implantando sinalização e visando a retirada desses veículos de vias que não possuem infraestrutura adequada.

As principais ações de longo prazo são:

- i. Desenvolver estudos para a implantação de corredores exclusivos para veículos de grande porte;
- ii. Implementar centros de distribuição urbana.

#### 4.2.6 *Mobilidade e turismo*

São diretrizes pertinentes:

- iv. Reordenar a circulação de veículos motorizados, considerando a sazonalidade turística.
- vii. Apoiar o fortalecimento de estruturas de governança mistas ou de parcerias público-privadas.

##### 4.2.6.1 **Ações**

As ações de mobilidade e turismo não estão definidas em curto, médio e longo prazos, ainda assim, as mais consideradas mais relevantes são:

- ii. Prover à cidade um sistema de sinalização vertical de indicação, estabelecendo regras e fornecendo informações, com o objetivo de aumentar a segurança, ordenar os fluxos de tráfego e orientar os usuários da via;
- ix. Reativar a balsa de travessia e implantar instalações de infraestrutura para acessibilidade de pedestres, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida, bem como a implantação de balsas em novos pontos estratégicos de travessia
- xii. Criar um terminal de ônibus de turismo, em local estratégico, com a finalidade de inibir e controlar a circulação dos mesmos nos grandes centros
- xv. Impulsionar a melhoria do sistema de informação e estatística de turismo;
- xvi. Apoiar a elaboração de planos de uso público e estudos de viabilidade econômica para parcerias público-privadas;

#### 4.2.7 *Educação para o trânsito*

São diretrizes pertinentes:

- i. Incentivar e promover a Educação para o trânsito nas Escolas Municipais, Estaduais e Privadas do município;
- iii. Promover a prevenção, o autocuidado e a segurança no trânsito para a preservação da vida;

#### 4.2.7.1 Ações

As principais ações de curto prazo são:

- i. Elaboração de cartilha de Educação para o Trânsito.
- ii. Incluir no calendário municipal o dia mundial sem carro
- iii. Palestras nas escolas com parceria de órgãos municipais e estaduais

As principais ações de médio e longo prazo são:

- i. Implementação do tema Educação para o Trânsito nas disciplinas das escolas
- iii. Incentivo a distribuição horária em empresas e escolas.
- v. Implantação da Minicidade (simulador de trânsito real) como ferramenta para a educação para o trânsito

### 4.3 Mesquita

A cidade de Mesquita é um município da região metropolitana do Rio de Janeiro. Com população de aproximadamente 175.000 habitantes, cerca de 70% do município corresponde ao maciço do Medanha-Gericinó, acarretando em menos da metade de sua área ser urbanizada. Nesse entorno urbanizado, o município é conurbado com seus vizinhos Nilópolis, São João de Meriti, Belford Roxo e Nova Iguaçu. O município é considerado de alta densidade, baixa renda, e com poucos vazios urbanos, dirimindo a possibilidade de desenvolvimento industrial.

Em termos de mobilidade, o município possui na Via Light, Via Dutra e na Supervia suas principais conexões com os municípios vizinhos e tem, em sua localização particular e seu cenário conurbado, questões fundamentais na formação do cenário atual, como também na definição do prognóstico e, conseqüentemente, das diretrizes, projetos e ações a serem adotados. Nesta perspectiva, e em consonância com o eixo de mobilidade urbana do Plano De Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro as diretrizes e propostas presentes no plano seguem os princípios de enraizamento dos deslocamentos e de diminuição da dependência com o grande centro metropolitana, a cidade do Rio de Janeiro. A partir

desses conceitos foram desenvolvidas um conjunto de diretrizes para os objetivos estratégicos do Plano de Mobilidade de Mesquita, que seguem:

#### 4.3.1 Diretrizes

##### 4.3.1.1 Integração das políticas públicas

- a) Integração do planejamento e gestão da mobilidade com a melhoria do desenvolvimento urbano;
- b) Adoção de procedimentos que permitam eficiência no uso dos recursos sociais, resiliência e reversibilidade nos investimentos conexos à mobilidade;
- c) Prover melhoria de mobilidade eficaz para adequação e incentivo do uso do solo, com equidade, nas áreas objeto de mudanças urbanas;
- d) Viabilizar o desenvolvimento sustentável socioeconômico e ambiental
- e) Implantação de procedimentos para análise prévia e realimentação dos investimentos sobre a mobilidade.

##### 4.3.1.2 Equidade de acesso

- a) Aumentar integração com as três estações ferroviárias incluindo conceitos de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável;
- b) Fortalecer a intermodalidade com confiabilidade e modicidade tarifaria;
- c) Implantar medidas que permitam acesso confortável e seguro a PcD, tanto no transporte ativo quanto no motorizado coletivo ou individual;
- d) Eliminar dificuldades de deslocamento no piso, cruzamentos, obstáculos e ausência de sinalização

##### 4.3.1.3 Incentivar transporte ativo

- a) Incentivar as políticas, atividades e investimentos que priorizem os transportes ativos em relação aos motorizados;
- b) Privilegiar programas de ação e atividades que induzam o deslocamento a pé para realização de viagens curtas;
- c) Privilegiar programas de ação e atividades que induzam o deslocamento de bicicletas para realização de viagens curtas a média distância.
- d) Compatibilizar mobilidade e transporte ativo com “Mesquita, Cidade Parque”.

##### 4.3.1.4 Integração dos transportes

- a) Privilegiar e tornar o transporte coletivo mais atrativo que o motorizado individual, através de um sistema mais democrático, acessível e eficiente;

- b) Racionalizar o uso dos diferentes modos de transporte municipal, incentivando sua utilização onde forem mais adequados;
- c) Adotar medidas para a integração do transporte ativo física, tarifária e operacional
- d) com os transportes coletivos metropolitanos, em especial os de alta capacidade;
- e) Implantar mecanismos que garantam qualidade da prestação dos serviços de mobilidade urbana
- f) Priorizar sinalização de informação e acompanhamento dos transportes coletivos

#### **4.3.1.5 Mitigar custos ambientais e socioeconômicos**

- a) Incentivar o uso de modos de transporte com menores custos ambientais, sociais e econômicos;
- b) Privilegiar as medidas de controle de ruídos e poluição sonora no e dos modos de transportes;
- c) Apoiar os programas de monitoramento da qualidade do ar e emissão de poluentes nos modos de transporte

#### **4.3.1.6 Deslocamento seguro e confortável**

- a) Implantação de abrigos para transporte coletivo;
- b) Adoção de sombreamento e iluminação em altura adequada nas vias para transporte ativo;
- c) Adequação das vias de transporte ativo para terem maior segurança física, preservação ambiental e drenagem;
- d) Implantar programas de limpeza e manutenção nas vias para transporte ativo;
- e) Implantação de procedimentos avançados de monitoramento de acidentes de trânsito – causa e proposta de soluções, incluindo indicadores de eficácia;
- f) Incentivar a redução da capacidade viária para o tráfego geral, em especial o de passagem;
- g) Implantação de programas de educação de trânsito para motoristas, ciclistas, pedestres, incluindo fluxo de passagem

#### **4.3.1.7 Logística urbana**

- a) Promover acesso da carga e pessoas aos polos de alta geração de viagens de cargas rodoviárias e ferroviárias;
- b) Buscar solução para a passagem de nível da ferrovia de cargas;

- c) Adequação dos pontos de carga e descarga nas vias para reduzir impedância sobre a mobilidade urbana.

#### 4.3.1.8 Transporte motorizado individual

- a) Desestimular o uso do transporte motorizado individual, em especial nas viagens curtas e medias;
- b) Rever e propor rede com estrutura, hierarquia e funcionalidade para redução de acidentes, tempo e extensão de viagens;
- c) Definir rede viária com alternativas de acesso ao Município a partir das rodovias estadual e federal;
- d) Implantação de vias transversais aos eixos rodoviários e ferroviários existentes;
- e) Propor sistema de sinalização luminosa, horizontal e vertical para aumentar a segurança e a fluidez urbana;
- f) Recomendar medidas para sistema viário e estacionamento nas imediações de polos de atração de comercio, educação, lazer, saúde, incluindo segurança nos acessos aos veículos;
- g) Implantar procedimentos de estacionamento de alta, média e baixa rotatividade consoante com a fluidez e segurança urbana, até mesmo com elevação dos preços cobrados

#### 4.3.1.9 Controle e transparência

- a) Implantação de procedimentos de avaliação recíproca dos projetos de desenvolvimento urbano no transporte e circulação;
- b) Criação de ambiente social permanente com informações atualizadas sobre a mobilidade e logística urbana, incluindo a participação na implantação das propostas no PlanMob;
- c) Transparência na prestação de contas sobre o andamento da implantação do PlanMob;
- d) Implantação de informações para a comunidade escolher as opções de transporte e integração em, para e do Município;
- e) Campanhas para a população conhecer os impactos sociais e econômicos reais das várias modalidades de transporte e criar ambiente favorável de mudanças;
- f) Implantação de procedimentos institucionais e de gestão que capacitem o Poder Público em recursos humanos, tecnológicos e materiais ao dinamismo da mobilidade

#### 4.3.1.10 Integração regional

- a) Participar de fóruns metropolitanos de desenvolvimento urbano, mobilidade e logística;
- b) Realizar estudos conjuntos com municípios vizinhos sobre mobilidade e logística urbana;
- c) Conhecer e manter equipe atualizada sobre os estudos de mobilidade e logística estadual e federal na área limdeira ao Município;
- d) Medidas no seu âmbito sobre a oferta para que os fluxos sejam desviados e ocorram tratativas com os municípios vizinhos e o Estado.
- e) Promover a articulação com os municípios vizinhos em especial em mobilidade e logística urbana

### 4.4 Ações e projetos

Em termos de ações e projetos, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Mesquita traz 6 eixos: A – Aspectos ambientais e Urbanísticos, B – Transporte Ativo, C – Sistema Viário e Circulação, D – Transporte Público Coletivo, E – Logística Urbana, F – Organização Institucional e Participação Democrática. Essas ações e projetos estão caracterizadas segundo três aspectos, a oportunidade temporal ou importância relativa das atividades, o prazo de implantação e a forma de análise do custo. Em termos de importância, os projetos podem ser definidos em Imperiosa, quando se trata de uma atividade fundamental; desejável, quando se trata de casos necessários mas ajustados à disponibilidade de recurso e tempo; e Importante, para as ações que precisam ser implementadas no horizonte temporal de 20 anos. Em termos de prazo, tem curto (até 3 anos), médio (até 10 anos), longo (até 20 anos) e permanente (aqueles que devem ser rotina da administração da mobilidade e logística urbana). Em termos de análise de custo, as ações se dividem em OPEX, custos inerentes à operação e manutenção das atividades, CAPEX, que é o custo de implantação das atividades, e custeio, que são as despesas correntes inerentes as atividades rotineiras.

A partir dos eixos, fichas foram produzidas com informações do objetivo do projeto, as ações necessárias, as características e, em alguns casos, o detalhamento. Um exemplo dessas fichas segue na Figura 1. Na Tabela 1 segue a lista de ações e os objetivos almejados por cada uma delas.

**ATIVIDADE A.2 – IMPLANTAR CONCEITO DE USO DO SOLO CONDICIONANDO MOBILIDADE**

**Objetivo**

Prover diretrizes para uso e ocupação do solo em Operações Urbanas Consorciadas e Operações Urbanas Simplificadas; estabelecer as diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo e regulamentar nas áreas de expansão urbana, em especial na análise e aprovação de grandes empreendimentos e polos geradores de tráfego.

**Ações**

Garantir que os parâmetros adotados sejam compatíveis com a capacidade de suporte da mobilidade existente ou criem condições para sua ampliação pela alteração nos padrões urbanísticos, incluindo a mescla de usos que possam ser atendidos por deslocamentos a pé e aumento da acessibilidade para redução das distâncias na circulação de transporte ativo; e definir número de vagas de estacionamento nas edificações para incentivar uso do sistema de transporte coletivo.

Fortalecer as centralidades existentes e potenciais em Mesquita para minimizar a necessidade de viagens motorizadas e reduzir a distância dos deslocamentos, por meio da promoção do desenvolvimento orientado pelo transporte coletivo, contemplando minimamente a mescla de usos que permitam aos moradores e usuários terem suas necessidades atendidas por meio de deslocamentos a pé; o estabelecimento de recuos frontais mínimos que possibilitem a adequação do dimensionamento das calçadas aos parâmetros de acessibilidade universal e sua compatibilização com a instalação de elementos de mobiliário urbano; a ocupação da fachada no alinhamento de passeios públicos por uso não residencial com acesso aberto à população e abertura para o logradouro nos térreos das edificações (fachada ativa); e o incremento na conectividade em âmbito local.

Regulamentar a implantação de estacionamento privado (edifício garagem, empilhamento) por meio de alteração na legislação de uso e ocupação do solo, incluindo exigência de uso do térreo por comércio e/ou serviços (fachada ativa)



Operação Urbana Rocha Sobrinho, proposta conceitual CMIG, 2018

**Características**

Importância: Desejável

Prazo: Permanente

Custo: CAPEX/OPEX/Custeio

Figura 1. Exemplo de ficha de projeto do Plano de Mobilidade de Mesquita. Fonte: Plano de Mobilidade de Mesquita, 2021

*Tabela 1. Lista das ações e objetivos. Fonte: Plano de Mobilidade de Mesquita, 2021.*

<b>Proposta/Atividade</b>	<b>Descrição</b>
A.1 – ELABORAR PROPOSTAS DE DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL NO ENTORNO DAS ESTAÇÕES FERROVIARIAS	Considerar ações e intervenções de uso misto do solo, transporte ativo priorizado, centralidades e fachadas ativas, espaços públicos e infraestrutura verde, gestão do uso do automóvel, diversidade de renda, densidades adequadas, transporte coletivo integrado e de qualidade, incluindo estudo de viabilidade para implantação de bolsões de estacionamento junto a terminais de transporte coletivo, em especial nas estações de trens
A.2 – IMPLANTAR CONCEITO DE USO DO SOLO CONDICIONANDO MOBILIDADE	Prover diretrizes para uso e ocupação do solo em Operações Urbanas Consorciadas e Operações Urbanas Simplificadas; Estabelecer as diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo e regulamentar nas áreas de expansão urbana, em especial na análise e aprovação de grandes empreendimentos e polos geradores de tráfego.
A.3 – AMPLIAR A DESCENTRALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS	Implantação de postos de assistência médica e de atendimento a serviços públicos, creches e escolas públicas, que aumentem a acessibilidade entre origem e destino de viagens, em especial as casa-escola, casa-serviços, casa-saúde, com redução da demanda por deslocamentos motorizados, ampliando técnicas e procedimentos de não transporte e/ou viagens não motorizadas.
A.4 – IMPLANTAR CONCEITO DE MEIO AMBIENTE INTERAGINDO COM A MOBILIDADE	Condicionar o uso e ocupação do solo e diretrizes viárias interagindo com a proteção ambiental em especial ao longo dos rios e canais; implantação de iluminação e arborização
A.5 – LICENCIAMENTO E TRATAMENTO DE POLOS GERADORES DE VIAGENS	Criação de instrumento que explicita as regras e padronizar os Relatórios de Impacto no Sistema Viário a serem exigidos para o licenciamento e implantação de novos empreendimentos no Município. Este tipo de instrumento demonstra clareza aos investidores tanto quanto às informações requisitadas quanto do porte das medidas compensatórias, o que tende a facilitar a análise do Poder Público e reduzir os prazos de implantação
A.6 – IMPLANTAÇÃO DE SUPERQUARTEIRÕES	Projetar e implantar superquarteirão piloto, para diminuir as interferências de tráfego de passagem sobre a comunidade local, e servir de orientação para as ampliações progressivas do isolamento do uso do solo do tráfego motorizado não vinculado.

Proposta/Atividade	Descrição
	A definição de uma rede viária com hierarquia bem definida e redução do número de cruzamentos contribui de forma significativa para aumentar a capacidade e segurança nos deslocamentos urbanos.
A.7 – INSTALAÇÃO DE NOVOS ABRIGOS NOS PONTOS DE ÔNIBUS	Garantir maior conforto aos usuários do sistema de ônibus e contribuir para a identidade visual da Cidade
B.1 – PRIORIZAR E QUALIFICAR A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES	Realizar melhorias da conectividade para deslocamento rotineiro de pedestres, em especial para a integração com os modos de transporte coletivo, e rotas ligando pontos de interesse cultural e de atração de viagens, fazer a manutenção da infraestrutura de calçadas sob a responsabilidade do Poder Público, fiscalizar o cumprimento da legislação de calçadas por parte dos proprietários privados e implantação integrada de mobiliário urbano
B.2 – AMPLIAR A INFRAESTRUTURA E QUALIFICAR A OPERAÇÃO CICLOVIÁRIA	Elaboração das diretrizes e propostas para rede cicloviária, em especial o conceito de rede e de integração intermodal, a sinalização horizontal e vertical, com uniformização dos padrões a serem seguidos, adequação da rede atual, priorização das que devem ser executadas, com oferta de infraestrutura complementar em edificações (empresas, centros empresariais e polos geradores de tráfego), com definições para implantação de paraciclos e bicicletários, vestiários, etc., incluindo os elementos de infraestrutura complementar a serem incluídos na legislação para aprovação de construção e reforma de edificações
B.3 – VALORIZAÇÃO DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	Realizar eventos que promovam os modos ativos de deslocamento e capacitar equipes para a gestão do transporte não motorizado.
C.1 – ADEQUAÇÃO DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA	Definir alternativas para direcionamento de trânsito de passagem e transposição; implementar melhorias na circulação e infraestrutura viária; elaborar projetos de readequação de vias convencionais, vias com restrição de seção e interseções críticas; priorizar transposições seguras das ferrovias, Via Light e Dutra para veículos; propor rede estrutural do sistema viário e de circulação para o transporte motorizado.
C.2 – AUMENTO DA SEGURANÇA E MODERAÇÃO DE TRÁFEGO	Através da identificação e adequação de pontos críticos se pode planejar e implantar medidas moderadoras de tráfego para pontos de conflito, em especial nas travessias de pedestres, bicicletas ou pontos com altos índices de sinistros de trânsito.

Proposta/Atividade	Descrição
	Implantar o conceito de Zona 30 nas vias locais contribui comprovadamente para aumentar a segurança no trânsito, com redução de sinistros e, em especial, o número e gravidade de feridos e de mortes.
C.3 – GESTÃO DO TRÁFEGO	Remanejar vagas de estacionamento e restringir acesso de veículos em áreas e períodos determinados.
C.4 – PROJETO BÁSICO DE SINALIZAÇÃO	Rever a sinalização considerando nova circulação e redução da poluição visual
D.1 – GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO E COLETIVO URBANO	Fortalecimento da gestão do transporte coletivo municipal; estabelecer padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema de transporte coletivo público municipal; Adequação da infraestrutura de transporte coletivo; regulamentação de vias e áreas de embarque e desembarque para o transporte intermunicipal metropolitano e a sua integração física, operacional e tarifaria multimodal
D.2 – ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE MUNICIPAL INTEGRADO	Adequar a rede metropolitana de ônibus aos interesses da comunidade local, criar e colocar em operação rede de linhas municipais de ônibus em Mesquita
D.3 – GESTÃO DO SERVIÇO DE TÁXI E VEÍCULOS COM APLICATIVOS	Inclusão dos táxis e veículos com aplicativos como componentes do sistema de mobilidade, definir uma frota mínima de taxi adaptado para transporte de deficientes, pessoas com mobilidade reduzida e crianças
E.1 – REGULAMENTAÇÃO DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA	Incentivar o transporte das cargas e prestação de serviços no horário noturno Mitigar custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade Reduzir conflitos entre cargas e pessoas Estabelecer locais e horários de restrição para circulação Garantir o abastecimento, distribuição de bens e cargas, escoamento de produção e serviços
E.2 – FISCALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA EM VIAS PÚBLICAS	As operações de carga e descarga nas vias demandam uma modalidade especial de estacionamento e devem ser realizadas de forma disciplinada, pelo tempo estritamente necessário. Caso contrário, elas comprometem a fluidez e a segurança viária, além de impedir ou atrasar outras entregas/coletas. Destaca-se que essa

Proposta/Atividade	Descrição
	atividade é de suma importância para o ambiente de negócios da cidade e está, portanto, diretamente ligada a seu dinamismo econômico
F.1 – REESTRUTURAÇÃO INSTITUCIONAL PARA GESTÃO DA MOBILIDADE	Criar comitê técnico de assessoramento de mobilidade dentro do Conselho da Cidade e estruturar a gestão da mobilidade urbana.
F.2 – FORTALECIMENTO DA GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA	Treinamento constante para agentes de trânsito para maior fiscalização e segurança e adoção de campanhas de promoção da segurança viária
F.3 – PROMOVER ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL COM A MOBILIDADE METROPOLITANA	Articulação com órgãos federais (ANTT) e estaduais (SETRANS, DER, AGETRANS) sobre o processo de nova concessão da rodovia e operação da Rodovia Presidente Dutra e participação no planejamento integrado física, operacional e tarifário dos transportes metropolitanos (SUPERVIA, VIA LIGHT, linhas de ônibus metropolitanas), além de articulação com os municípios vizinhos
F.4 – COMUNICAÇÃO SOBRE MOBILIDADE	Monitorar a implantação do PlanMob pela divulgação sobre a implantação dos seus produtos e ações e fortalecer a democracia participativa ao promover eventos para as discussões das ações que afetem diretamente as comunidades. Pela sua importância na vida da comunidade é fundamental a divulgação permanente de acidentalidade na mobilidade urbana, monitoramento e avaliação da segurança viária. A criação de canal de atendimento técnico de orientação à população irá permitir que ela obtenha esclarecimentos sobre mobilidade e acessibilidade urbana em seu dia a dia
F.5 – EVOLUÇÃO PARA SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTES	O atual cenário urbano revela urgente necessidade de instrumentalizar melhor a administração pública de modo a permitir maior controle, gestão, registros hábeis de dados com geração de informações gerenciais precisas, rápidas e confiáveis para tomada de decisão, redução de retrabalho e maior eficiência administrativa.
	Para atingir essa finalidade, é essencial se valer de uma ferramenta que permita o cruzamento de dados, gerando informações que possam subsidiar a elaboração e implementação de ações em prol da melhoria contínua do serviço e da satisfação dos usuários.
	Ao implantar um sistema de controle de tráfego - CTA integrado com outros setores de segurança, saúde, educação, etc, a Cidade estará avançando para a adoção de



Proposta/Atividade	Descrição
	um sistema inteligente de transportes – ITS – e a sua integração com a mobilidade e logística metropolitana.
F.6 – MUDANÇA DA MATRIZ DE TRANSPORTES	Mudar a matriz de transportes da Cidade para modos ambientalmente mais eficientes, reduzindo a poluição do ar e sonora
F.7 – PLANO SETORIAL DE ADAPTAÇÃO ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS	Reforçar a resiliência do sistema de transportes e mobilidade urbana da Cidade para melhorar sua capacidade de resposta ao estresse provocado por eventos disruptivos advindos das mudanças climáticas
F.8 – REVISAO DA LEGISLAÇÃO MUNICIPAL URBANISTICA – PLANO DIRETOR	Adequar a legislação municipal ao Plano de Mobilidade Urbana visando contribuir para um crescimento mais sustentável e favorável aos deslocamentos ativos recomendando-se que na revisão do Plano Diretor Municipal sejam observadas as recomendações propostas pelo PlanMob
F.9 – PROPOSTA DE LEGISLAÇÃO MUNICIPAL URBANISTICA – LEI MUNICIPAL DAS OPERAÇÕES URBANAS	A implementação das propostas do PlanMob relativas as intervenções e medidas coordenadas em determinadas áreas delimitadas do Município também poderá ser realizada através de legislação específica denominada Lei das Operações Urbanas Consorciadas
F.10 – REMOÇÃO DE VEÍCULOS ABANDONADOS	Diminuir os transtornos na mobilidade urbana e reduzir os riscos à saúde dos moradores causados pelos veículos abandonados nas vias públicas
F.11 - REVISAO DAS LEGISLAÇÕES DE TRANSPORTE COMPLEMENTAR	Adequação da legislação vigente ao que dispõe a Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e o PlanMob

## 5 Tópicos conclusivos

De forma geral, em todos os planos analisados há o reconhecimento da relação entre a estrutura urbana e o transporte e como esses se retroalimentam. Mais do que a avaliação de um novo aspecto, pensar a cidade a partir desse viés representa a mudança de um paradigma tradicional da política de prever e prover, ou seja, prever o tráfego e prover a infraestrutura necessária para absorver essa mudança, rumo a uma perspectiva de longo prazo, de gestão da demanda, de planejamento integrado e de foco em objetivos mensuráveis e não em provimento de infraestrutura ou objetivos amplos e inalcançáveis.

Em termos de estrutura urbana, em todos os planos há ações relacionadas ao fortalecimento de centralidades e o desenvolvimento de infraestrutura com padrões sustentáveis de deslocamento como meio de estruturar esses locais. O plano de Ipojuca trata da construção e qualificação de calçadas, ciclovias e reestruturação da rede pública coletiva de transporte. Também trata do desincentivo do uso do carro com a redução de estacionamentos em áreas centrais e a conversão desses em áreas de carga e descarga. O plano de Cabo Frio produz para cada uma das centralidades um projeto cicloviário preliminar levando em consideração os raios de alcance, áreas de abrangência da bicicleta, a rede existente, o potencial cicloturístico e a conexão entre as centralidades e entre os pontos de interesse internos a cada uma dessas centralidades (Figura 2). O Plano de Mesquita por sua vez trata do conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS) associando as estações de trens e os terminais de transporte coletivo a intervenções urbanas em um raio de 400m a 800m de distância, determinando a diversidade de usos e a necessidade de investimento público e privado (Figura 3), também ressalta instrumentos urbanísticos como a Lei de Uso e Ocupação do Solo e as operações urbana consorciadas como meios de garantir o cumprimento dessas ações.



baixo custo, enquanto as de médio e longo prazos são aquelas que requerem mais esforços, seja estes institucionais, técnicos ou financeiros, para serem implementadas. O plano também ressalta a necessidade de instituir um Conselho Gestor de Mobilidade Urbana como órgão consultivo, propositivo, fiscalizador e permanente com o intuito de monitorar a implementação do plano e a operacionalização das estratégias previstas. Nessa mesma perspectiva, esse órgão gestor teria a função de avaliar não somente a aplicação das ações como também avaliar o atingimento das metas recomendadas na Tabela 2.

*Tabela 2. Indicadores de desempenho do Plano de Mobilidade de Cabo Frio. Fonte: Cabo Frio, 2019.*

EIXO	TEMAS	INDICADOR	VALOR IDEAL
INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE	Aspectos Ambientais	Emissão de gases poluentes	à determinar
		Estudo de Impacto Ambiental	à determinar
		Implementação do IQA	à determinar
		Uso de energia limpa e combustíveis renováveis	50%
	Aspectos Sociais	Transparência de serviços e planejamento	100%
		Participação popular na tomada de decisões	-
	Sistema Viário	Densidade e conectividade das vias	à determinar
		Vias pavimentadas	90%
		Sinalização viária	60%
		Vagas de estacionamento	à determinar
ACESSIBILIDADE	Acessibilidade aos sistemas de transporte	Acessibilidade ao transporte público	100%
		Frota de veículos adaptados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida	100%
	Acessibilidade Universal	Travessias adaptadas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida	50%
		Vagas especiais de estacionamento	20%
		Número de calçadas padronizadas	100%
		Acessibilidade a edifícios públicos e serviços essenciais	100%
TRANSPORTE NÃO	Transporte cicloviário	Extensão de ciclovia por km <sup>2</sup>	à determinar
		Número de paraciclos por km <sup>2</sup>	à determinar
		Vias cicláveis	90%
		Número de usuários do gênero feminino	50%
		Distância máxima de viagem	500m
TRANSPORTE E COLETIVO	Disponibilidade e qualidade	Extensão da rede de transporte coletivo público	à determinar
		Frequência de horário das linhas	à determinar
		Idade média da frota de transporte coletivo	5 anos

EIXO	TEMAS	INDICADOR	VALOR IDEAL
		público	
		Número de pontos com abrigos	100%
		Alcance das rotas de transporte coletivo público	90%
TRANSPORTE DE CARGAS	Abrangência, efetividade e qualidade	Número de veículos pesados	à determinar
		Número de vagas especiais	à determinar
		Veículos movidos a combustíveis renováveis	50%
		Entregas de última milha com transportes ativos	70%
EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	Qualidade e efetividade	Vias com sinalização horizontal	80%
		Vias com sinalização vertical	80%
		Índice de acidentes com vítimas fatais	à determinar

Em Mesquita, o processo de implementação do plano apresenta a necessidade de uma estrutura institucional permanente para gerenciar o processo como um todo e recomenda a criação de coordenações específicas relacionadas às ferramentas abordadas, que são Cidade Parque, DOTS, PACS (Programa de Aumento de Capacidade e Segurança), Urbanismo Tático e Mobilidade Participativa. Essas ferramentas estão ligadas às atividades apresentadas na Tabela 1 deste relatório, que por sua vez estão associadas a intervenções no território e seus respectivos órgãos responsável na administração pública. Em termos de plano de monitoramento, se verifica uma estrutura mais completa para o caso de Mesquita, com a apresentação de um indicador de acompanhamento claro e mensurável para cada uma das atividades apresentadas. Também se percebe, para os casos em que era exequível, a apresentação de valores atuais dos indicadores propostos e as metas para os respectivos horizontes do plano, auxiliando no acompanhamento contínuo dos índices (

Tabela 3).

**Tabela 3. Plano de metas do Plano de Mobilidade Urbana de Mesquita. Fonte: Mesquita, 2021.**

ATIVIDADE	INDICADOR DE ACOMPANHAMENTO	VALOR ATUAL DO INDICADOR	META PARA 5 ANOS	META PARA 10 ANOS	META PARA 15 ANOS	META PARA 20 ANOS
A.1 – ELABORAR PROPOSTAS DE DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL NO ENTORNO DAS ESTAÇÕES FERROVIARIAS	Percentual de passageiros integrados com transporte público em relação ao total de passageiros originados em Mesquita nas estações de trem	-	Aumento de 5%	Aumento de 10%	Aumento de 15%	Aumento de 20%
	Quantidade de unidades habitacionais nas proximidades das estações de trem de passageiros (raio de 800m)	29.917 (Censo 2010)	Aumento de 5%	Aumento de 10%	Aumento de 15%	Aumento de 20%
	Quantidade de empregos nas proximidades das estações de trem de passageiros	-	Aumento de 5%	Aumento de 20%	Aumento de 30%	Aumento de 40%
A.2 – IMPLANTAR CONCEITO DE USO DO SOLO CONDICIONANDO MOBILIDADE	Promulgação de legislação de OUCs	n/a	Promulgada	-	-	-
	Percentual de área municipal reestruturada em relação ao total do município	0%	-	Aumento de 5%	Aumento de 7,5%	Aumento de 10%
A.3 – AMPLIAR A DESCENTRALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS	Percentual da população atendida de forma descentralizada em relação ao total da população	-	Aumento de 5%	Aumento de 10%	Aumento de 15%	Aumento de 20%
	Regulamentação e implantação de Plano de Iluminação Pública	n/a	Regulamentação	20% da proposta	50% da proposta	100% da proposta

ATIVIDADE	INDICADOR DE ACOMPANHAMENTO	VALOR ATUAL DO INDICADOR	META PARA 5 ANOS	META PARA 10 ANOS	META PARA 15 ANOS	META PARA 20 ANOS
A.4 – IMPLANTAR CONCEITO DE MEIO AMBIENTE INTERAGINDO COM A MOBILIDADE	Regulamentação e implantação de Plano de Arborização Urbana	n/a	Regulamentação	20% da proposta	50% da proposta	100% da proposta
	Percentual da área para circulação de pedestres (calçadas e vias) arborizada em relação ao total da área para circulação de pedestres	9%	20%	35%	50%	75%
	Percentual da área para circulação de pedestres (calçadas e vias) iluminada em relação ao total da área para circulação de pedestres	-29	Aumento de 20%	Aumento de 20%	Aumento de 50%	Aumento de 75%
A.5 – LICENCIAMENTO E TRATAMENTO DE POLOS GERADORES DE VIAGENS	Verificação da alteração de Decreto sobre PGV	n/a	Alterada	-	-	-
	Número de estudos de PGV na nova legislação em relação ao total	0%	50%	100%	100%	100%
A.6 – IMPLANTAÇÃO DE SUPERQUARTEIRÕES	Percentual de aceitação pela população do projeto piloto	0%	50%	70%	70%	70%
	Percentual da área da Cidade com conceito de superquarteirão	0%	3%	10%	30%	50%
A.7 – INSTALAÇÃO DE NOVOS ABRIGOS NOS PONTOS DE ÔNIBUS	Percentual de novos abrigos instalados em relação ao total de pontos de ônibus no Município.	0%	50%	75%	100%	100%
	Revisão da Lei das Calçadas	n/a	Revisão	-	-	-

ATIVIDADE	INDICADOR DE ACOMPANHAMENTO	VALOR ATUAL DO INDICADOR	META PARA 5 ANOS	META PARA 10 ANOS	META PARA 15 ANOS	META PARA 20 ANOS
B.1 – PRIORIZAR E QUALIFICAR A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES	Percentual da área decirculação de pedestres nova ou em bom estado em relação ao total	0,50%	40%	60%	80%	100%
	Quantidade de sinistros envolvendo pedestres	-30	Redução de 20%	Redução de 30%	Redução de 40%	Redução de 50%
	Área de calçadas adequadas aos princípios de acessibilidade universal	16%	50% do total	75% do total	100% do total	100% do total
B.2 – AMPLIAR A INFRAESTRUTURA E QUALIFICAR A OPERAÇÃO CICLOVIÁRIA	Extensão da rede cicloviária criada e adequada	0%	30% da proposta	60% da proposta	100% da proposta	100% da proposta
	Número de paraciclos implantados	19	30% da proposta	60% da proposta	100% da proposta	100% da proposta
	Número de bicicletários implantados	-	30% da proposta	60% da proposta	100% da proposta	100% da proposta
	Número de vagas integradas com transporte coletivo	-	Aumento de 75%	Aumento de 100%	Proporcional ao aumento da demanda do transporte integrado	Proporcional ao aumento da demanda do transporte integrado
B.3 – VALORIZAÇÃO DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	Número de eventos por ano	0	2	2	2	2
	Quantidade de profissionais reciclados por ano	0	10	5	5	5

ATIVIDADE	INDICADOR DE ACOMPANHAMENTO	VALOR ATUAL DO INDICADOR	META PARA 5 ANOS	META PARA 10 ANOS	META PARA 15 ANOS	META PARA 20 ANOS
C.1 – ADEQUAÇÃO DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA	Extensão de rede viária adequada à hierarquia funcional proposta	-	25%	50%	75%	100%
	Número de vias contempladas por projetos de adequação viária	n/a	25%	50%	75%	100%
	Elaboração dos projetos básicos e contratação das obras de implantação	n/a	25%	50%	75%	100%
C.2 – AUMENTO DA SEGURANÇA E MODERAÇÃO DE TRÁFEGO	Número de medidas moderadoras de tráfego implantadas	-	100%	100%	100%	100%
	Área do Município com Zona 30 em relação ao total da área da cidade com vias locais	0%	100%	100%	100%	100%
C.3 – GESTÃO DE TRÁFEGO	Percentual de vagas reestruturadas em relação às que foram atingidas pelas mudanças.	n/a	100%	-	-	-
C.4 – PROJETO BÁSICO DE SINALIZAÇÃO	Execução: sim ou não	n/a	Sim	-	-	-
D.1 – GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO E COLETIVO URBANO	Criação de manual de avaliação da qualidade do transporte coletivo de passageiros, vincular nos contratos e seu acompanhamento sistemático com uso de dados de bilhetagem e GPS.	n/a	Sim	-	-	-
	Percentual de usuários satisfeitos com o serviço de transporte público coletivo	-	50%	60%	70%	80%

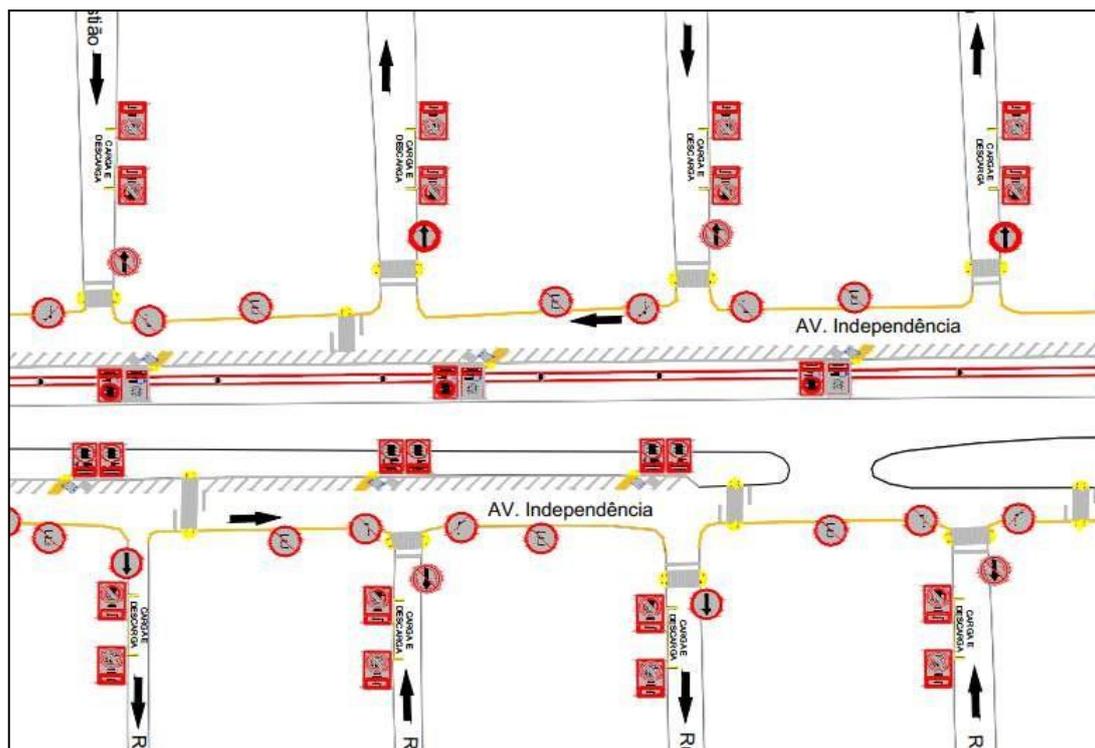
ATIVIDADE	INDICADOR DE ACOMPANHAMENTO	VALOR ATUAL DO INDICADOR	META PARA 5 ANOS	META PARA 10 ANOS	META PARA 15 ANOS	META PARA 20 ANOS
	Variação no tempo médio de viagens (cálculo a partir dos dados de GPS dos ônibus fornecidos pelo operador)	-	Redução de 10%	Redução de 12,5%	Redução de 15%	Redução de 20%
	Variação no tempo médio de espera (cálculo a partir dos dados de GPS dos ônibus fornecidos pelo operador)	-	Redução de 10%	Redução de 12,5%	Redução de 15%	Redução de 20%
D.2 – ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE MUNICIPAL INTEGRADO	Licitação e contratação das linhas municipais	n/a	Sim	-	-	-
	Implantação de rede metropolitana racionalizada e integrada física, operacional e tarifariamente	n/a	Sim	-	-	-
	Percentual de ônibus adaptados na frota municipal	n/a	50%	100%	100%	100%
	Quantidade de passageiros com mobilidade reduzida que utiliza o transporte público coletivo municipal	n/a	Aumento de 30%	Aumento de 60%	Aumento de 90%	Aumento de 100%
D.3 – GESTÃO DO SERVIÇO DE TÁXI E VEÍCULOS COM APLICATIVOS	Percentual da frota de taxis adaptados para deficientes e pessoas com mobilidade reduzida e crianças pequenas	-	50%	100%	100%	100%
E.1 – REGULAMENTAÇÃO DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA	Aferir dados de trânsito de caminhões no perímetro urbano a	n/a	Sim	-	-	-

ATIVIDADE	INDICADOR DE ACOMPANHAMENTO	VALOR ATUAL DO INDICADOR	META PARA 5 ANOS	META PARA 10 ANOS	META PARA 15 ANOS	META PARA 20 ANOS
	partir da implantação da regulamentação					
E.2 – FISCALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA EM VIAS PÚBLICAS	Quantidade de infrações observadas	-	Redução de 50%	Redução de 70%	Redução de 90%	Zero infrações
F.1 – REESTRUTURAÇÃO INSTITUCIONAL PARA GESTÃO DA MOBILIDADE	Implantação do conselho conforme legislação	n/a	Sim	-	-	-
F.2 – FORTALECIMENTO DA GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA	Quantidade de funcionários de trânsito reciclados por ano	-	10	5	5	5
	Índices de acidentalidade	-	Redução de 50%	Redução de 70%	Redução de 90%	Zero sinistros
	Quantidade de interseções ou trechos onde foram implementadas medidas de segurança viária	n/a	50%	70%	90%	100%
F.3 – PROMOVER ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL COM A MOBILIDADE METROPOLITANA	Implantar núcleo e procedimento formal de atuação	n/a	Sim	-	-	-
F.4 – COMUNICAÇÃO SOBRE MOBILIDADE	Implantar núcleo e procedimento formal de atuação	n/a	Sim	-	-	-
F.5 – EVOLUÇÃO PARA SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTES	Licitação e contratação dos estudos para o CTA e sua implantação	n/a	Sim	-	-	-

ATIVIDADE	INDICADOR DE ACOMPANHAMENTO	VALOR ATUAL DO INDICADOR	META PARA 5 ANOS	META PARA 10 ANOS	META PARA 15 ANOS	META PARA 20 ANOS
F.6 – MUDANÇA DA MATRIZ DE TRANSPORTES	Quantidade de veículos com novas tecnologias circulando no Município	-	Aumento de 10%	Aumento de 20%	Aumento de 50%	Aumento de 100%
F.7 – PLANO SETORIAL DE ADAPTAÇÃO ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS	Licitação e contratação dos Plano Setorial de Adaptação e sua implantação	n/a	Sim	-	-	-
F.8 – REVISAO DA LEGISLAÇÃO MUNICIPAL URBANISTICA – PLANO DIRETOR	Execução: sim ou não	n/a	Sim	-	-	-
F.9 – PROPOSTA DE LEGISLAÇÃO MUNICIPAL URBANISTICA – LEI MUNICIPAL DAS OPERAÇÕES URBANAS	Execução: sim ou não	n/a	Sim	-	-	-
F.10 – REMOÇÃO DE VEÍCULOS ABANDONADOS	Implantação de canal de comunicação e criação de rotina para remoção: sim ou não	n/a	Sim	-	-	-
F.11 – REVISÃO DAS LEGISLAÇÕES DE TRANSPORTE COMPLEMENTAR	Execução: sim ou não	n/a	Sim	-	-	-

Por fim, um último aspecto interessante de ser ressaltado é a presença de projetos preliminares, em diferentes níveis de detalhamento, a serem discutidas e avaliadas junto à população. No caso do Plano de Cabo Frio, as propostas detalhadas tratam da construção de ciclovias, da normatização e padronização da sinalização horizontal e vertical, de mudanças de sentido de fluxo, da implantação de sistema de binários, de reordenamento de vagas de estacionamentos em vias, da requalificação de vias de um bairro e da aplicação de intervenções como *traffic calming*.

Um exemplo de nível de detalhamento é o projeto da avenida Independência-Tamoios via paralela à Rodovia Amaral Peixoto, que também passa pelo município de Saquarema. A avenida é uma via tipicamente comercial, possui estacionamento em ambos os lados e é de mão dupla. As propostas contemplam uma reformulação das baias de estacionamento, tornando-as a 45° e tornar a Av. Independência de mão única, sendo cada lado da avenida para um sentido, formando um sistema de binários entre si. De acordo com o plano, essa proposta contribui para a melhor fluidez do trânsito desta avenida, facilitando o acesso às ruas transversais que dão afluência ao interior dos bairros, que, por sua vez, também passam a ter mão única, formando binários ao longo de toda a extensão da Av. Independência, como ilustra a Figura 4.



*Figura 4. Av. Independência com mão única e sistema de binários em suas transversais.*

No caso do município de Mesquita, foram detalhadas propostas não somente do âmbito de intervenções no território, mas também sobre gestão e sobre implementação de instrumentos legais. Alguns exemplos são o detalhamento de proposta de superquarteirões, proposta para instrumentação dos estudos para licenciamento de Polos Geradores de Viagens (PGVs) e proposta para a estruturação do transporte municipal integrado.

A proposta dos superquarteirões se baseia na utilização do urbanismo tático para pouco a pouco romper o padrão rodoviarista da cidade e efetuar uma transição suave para um modelo com maior foco nas pessoas. O projeto se inspira nas *superillas* de Barcelona e foca no desenvolvimento a longo prazo de áreas com ruas compartilhadas no interior de quarteirões definidos. Inicialmente é proposto a alocação de investimentos menos vultosos através de intervenções temporárias, incluindo a instalação de parklets e pintura nas vias, por exemplo. No plano, é sugerido iniciar a implantação de superquarteirões através de um piloto já avaliado pela equipe de Urbanismo da Prefeitura e, na medida em que o conceito fosse apropriado pela população, outros superquarteirões seriam implementados. Na Figura 5 é apresentada uma proposta conceitual presente no plano.

**SUPERQUADRAS**  
Centro - Mesquita - RJ



*Figura 5. Proposta conceitual de superquarteirão. Fonte: Prefeitura de Mesquita 2021*

Em termos de elementos de gestão e instrumentos legais detalhados, a estruturação do transporte municipal integrado é avaliado, recomendando-se a elaboração de projeto básico, estudo de viabilidade financeira e especificações técnicas para o edital de licitação para concessão da operação de cinco linhas transporte municipais. Para esta rede a ser desenvolvida foi recomenda que o estudo de viabilidade técnica e financeira inclua estudos de demanda, com pesquisas em campo de origem e destino observada e declarada, alocação da demanda nas redes, estimativa de receitas e custos de operação e sugerindo-se opções de prazos de concessão menores, para se evitar comprometimento contratual de longo prazo.

De forma geral, tentou-se investigar práticas e ações que possam ser incorporadas na lei de mobilidade urbana a ser sancionada no município de Saquarema. Foram levantados diretrizes, objetivos e ações que nortearam as leis dos planos de mobilidade dos municípios de Ipojuca, Cabo Frio e Mesquita. Nos tópicos conclusivos deste levantamento foram traçados os paralelos entre os planos, especificamente relacionados à implementação da política sustentável, das ações e propostas e do monitoramento por parte da sociedade. Conclusivamente, o que se observa é que os planos analisados são frutos das especificidades de suas localidades e de seus cenários atuais.