

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO MATEUS



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5
CADERNO 1	6
PLANO DE TRABALHO E METODOLOGIA	6
1. OBJETIVOS	7
2. PREMISSAS E ASPECTOS LEGAIS	7
3. LEVANTAMENTOS PRELIMINARES	11
3.1. Recursos Humanos	11
3.2. Recursos Orçamentários	11
3.4. Dados e Conteúdos Técnicos existentes	11
4. METODOLOGIA	12
5. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	15
6. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	17
7. CADERNOS	18
CADERNO 2 PLANO DE COMUNICAÇÃO E DIÁLOGO COM A SOCIEDADE	19
1. INTRODUÇÃO	20
2. JUSTIFICATIVA	20
3. ATIVIDADES	21
ATIVIDADE 1: IDENTIDADE VISUAL	21
ATIVIDADE 2: SITE	23
ATIVIDADE 3: ANÁLISE DE DENÚNCIAS NA OUVIDORIA DO MUNICÍPIO	23
ATIVIDADE 4: PESQUISA PÚBLICA	24
ATIVIDADE 5: REUNIÕES E CONTATO COM ÓRGÃOS REPRESENTATIVOS	31
ATIVIDADE 6: CONSULTA PÚBLICA E AUDIÊNCIA PÚBLICA	32



CADERNO 3 DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE NO MUNICÍPIO DE SÃO MATEUS	33
1. MOBILIDADE URBANA	34
2. HISTÓRICO VIÁRIO E CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO	34
2.1. ASPECTOS HISTÓRICOS E CULTURAIS	34
2.2. ASPECTOS REGIONAIS E FÍSICOS	36
2.3. ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS	43
3. CRESCIMENTO VIÁRIO E IMPORTÂNCIA URBANA DA CIDADE	50
4. O SISTEMA VIÁRIO	57
4.1. CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA	57
4.2. AS INFRAESTRUTURAS DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA	67
4.2.1. FLUXO DE VEÍCULOS NO MUNICÍPIO.....	67
4.2.2. ANÁLISE DE ACIDENTES NO MUNICÍPIO	69
4.2.3. MOTIVOS DE VIAGENS	75
4.2.4. SANEAMENTO BÁSICO E DRENAGEM.....	78
4.2.5. CALÇADAS E ÁREAS DE CIRCULAÇÃO A PÉ	78
4.3. OS POLOS GERADORES DE VIAGEM	81
4.3.1. LOTEAMENTOS	82
4.3.2. EDUCAÇÃO.....	84
4.3.2.1 UNIVERSIDADES, FACULDADES E INSTITUTOS FEDERAIS. ..	85
4.3.2.1 ESCOLAS	86
4.3.3. EMPREENDIMENTOS HOSPITALARES.....	87
4.3.4. RODOVIÁRIAS E AEROPORTOS	92
4.3.5. COMÉRCIOS.....	93
2.3.5.1 BANCOS	93
2.3.5.2 SUPERMERCADOS	94
2.3.5.3 SHOPPINGS E SHOPPING POPULAR	95
2.3.5.4 MERCADO MUNICIPAL	95
2.3.6. TURISMO E LAZER.....	96
2.3.7. LOCAIS PÚBLICOS	99



2.4. ÁREAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICOS E PRIVADOS, GRATUITOS OU ONEROSOS.....	100
2.5. AS ÁREAS E HORÁRIOS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO RESTRITA OU CONTROLADA	101
3. O SISTEMA CICLOVIÁRIO	101
4. OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE NO MUNICÍPIO	106
4.1. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO.....	107
4.1.2. DIAGNÓSTICO	108
4.2. TRANSPORTE ESCOLAR.....	149
4.3. TRANSPORTE SANITÁRIO	150
4.4. TRANSPORTE TURÍSTICO.....	151
4.5. TÁXIS E MOTOTAXIS	151
4.6. COLETA DE LIXO	153
5. A ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE.....	158
5.1. DIAGNÓSTICO.....	159
6. INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E PRIVADOS NÃO MOTORIZADOS.....	160
6.1. DIAGNÓSTICO.....	160
CADERNO4	
PROGNÓSTICO DA MOBILIDADE NO MUNICÍPIO DE SÃO MATEUS (OBJETIVOS, METAS E AÇÕES ESTRATÉGICAS)	162
1. INTRODUÇÃO	163
2. PROGNÓSTICO: OBJETIVOS, METAS E AÇÕES ESTRATÉGICAS	164
CADERNO 5 POLÍTICA DE ACOMPANHAMENTO E REVISÃO	193



INTRODUÇÃO

O Plano de Mobilidade Urbana de São Mateus é um instrumento norteador de planejamento de ações de curto, médio e longo prazo que tem como principal objetivo orientar para que as ações e investimentos estejam de acordo com a visão da cidade, de forma que essas ações sejam executadas dentro da realidade do município, tanto cultural quanto fiscal-financeira.

O presente documento corresponde à consolidação dos estudos do Grupo de Trabalho do Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Mateus, Espírito Santo – Samobilidade que tem por objetivo apresentar as atribuições do município do âmbito da Mobilidade Urbana da cidade, assim como, apresentar um plano de ação com metas para melhoria nesta área, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sendo assim este relatório descreve todo o processo de estudo, diagnósticos e prognósticos, das questões do município, com proposição, escolha e detalhamento das alternativas de solução para cada âmbito da mobilidade.

Assim, este documento foi estruturado em cadernos, na seguinte sequência:

Caderno 1 – Plano de Trabalho e Metodologia

Caderno 2 – Plano de Comunicação e Diálogo com a Sociedade

Caderno 3 – Diagnóstico da Mobilidade no Município de São Mateus

Caderno 4 – Prognóstico da Mobilidade no Município de São Mateus (Objetivos, Metas e Ações Estratégicas)

Caderno 5 – Política de acompanhamento e revisão





CADERNO 1
PLANO DE TRABALHO E METODOLOGIA



1. OBJETIVOS

O objetivo do Caderno 1 - Plano de Trabalho e Metodologia, é apresentar a previsão de quais atividades foram desenvolvidas no processo de elaboração do Samobilidade, quais foram as estimativas de prazos de execução, agentes envolvidos e os recursos necessários utilizados.

Este caderno tem, também, como objetivo apresentar a metodologia utilizada para desenvolvimento dos principais cadernos do plano de mobilidade: diagnóstico e prognóstico, e os critérios utilizados, de modo a descrever a base metodológica utilizada para desenvolvimento do estudo.

2. PREMISSAS E ASPECTOS LEGAIS

A forma como as cidades são planejadas ou construídas ao longo do tempo influenciam a qualidade de vida das pessoas que a habitam ou a frequentam, tanto em situações normais, do dia a dia, quanto em grandes problemas populacionais. Um dos grandes desafios da atualidade se dá justamente com esta urbanização acelerada do mundo e com a dificuldade na humanização das cidades, visto que as mesmas tem que se tornar lugares mais amigáveis ao convívio social. É fundamental que o ambiente urbano proporcione segurança, bem estar e conforto às pessoas e veículos que ali vivem e circulam nas cidades.

Neste contexto surgiu um novo conceito que vem sendo discutido desde o século passado: Mobilidade Urbana. A mesma passou então a se tornar indispensável para a efetivação do direito à cidade, sendo uma dimensão fundamental para a compreensão do cotidiano dos sujeitos, individuais e coletivos. (Gonçalves, 2021).

De acordo com o Ministério das Cidades (2005), “a mobilidade urbana é o resultado da interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados”.

A mobilidade urbana é então, simultaneamente, causa e consequência do desenvolvimento econômico e social, da expansão urbana e da distribuição espacial (ou localização) das atividades dentro de uma cidade.

Todavia, nos últimos anos, além de ser uma preocupação da população e da sociedade como um todo, a mobilidade urbana passou a se tornar uma prioridade do governo. Assim o conceito de mobilidade no país não é algo fixo e vem se moldando ao longo dos anos, como exposto a seguir:

2001- Estatuto das Cidades: Plano de Transporte Urbano Integrado



2003 - Criação do Ministério das Cidades (MCID) e da SEMOB (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade); Conferência das Cidades

2004 - Cadernos MCID: mobilidade entendida como diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às necessidades de deslocamento, considerando as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas

2005 - Resolução ConCidades: Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade

2007 - Caderno PlanMob: Mobilidade Urbana Sustentável

2012 - Lei federal 12.587 e instituição do Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Com essa mudança de mentalidade, o país passou a ter maior foco em uma Política Nacional de Mobilidade Urbana que tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (Cartilha)

Sendo assim, conclui-se que o conceito de mobilidade está relacionado diretamente com o deslocamento das pessoas no espaço urbano, que devem facilitar o percurso das pessoas, com ruas limpas, seguras, arborizadas, pouco ruidosas, com calçadas amplas, dotadas de mobiliário urbano confortável, iluminação adequada, sinalização e com total acessibilidade (ALMEIDA, GIACOMINI E BORTOLUZZI, 2013). Ainda, pode-se afirmar que o direito à mobilidade urbana é um dos componentes essenciais do direito à cidade e as mesmas devem permitir a circulação das pessoas e cargas em condições adequadas. Para tanto, elas devem ser dotadas de um adequado sistema de mobilidade.

Para entender melhor o conceito de mobilidade urbana é necessário compreender que ela é um complexo sistema, composto por infraestrutura urbana, por normas jurídicas, organizações e procedimentos de fiscalização e controle do uso da infraestrutura, por serviços de transporte de passageiros e cargas, por mecanismos institucionais, regulatórios e financeiros de gestão estratégica. Por isso a importância da criação de um plano, com um estudo do que melhor se enquadre para o município.

Neste plano de mobilidade, alguns pontos principais serão especificados na exposição da metodologia, com destaque para duas características que têm especial participação na configuração do desenho das cidades: a estrutura viária e a rede de transporte público. Por isso diz-se que elas são as partes estruturantes do plano de mobilidade urbana.



A infraestrutura de mobilidade urbana é composta por diversas partes entre passeios para trânsito de pedestres, ciclovias, vias, hidrovias, estacionamentos, pontos de embarque e desembarque de passageiros e cargas; terminais, estações, conexões; sinalização viária e de trânsito, etc. Tudo isso é regulamentando por normas jurídicas, por instituições, por órgãos e os procedimentos irão regular o uso dessa infraestrutura urbana e os serviços de transporte de passageiros e cargas. Esse complexo sistema deve ser estruturado de modo a garantir a toda e qualquer pessoa autonomia nos deslocamentos desejados dentro do espaço urbano, respeitada a legislação em vigor, assim entrando o Plano de Morbilidade Urbana como ponto essencial nessa estruturação.

A consequência do crescimento com a falta de planejamento é vista nas cidades atualmente, inclusive na cidade de São Mateus, com diversos problemas, entre eles é possível ser citados alguns como:

- Segregação social: Ocupação de áreas de risco, dificuldade de acesso aos serviços de infraestrutura, menores oportunidades de profissionalização, maior exposição a violência, discriminação contra grupos menos favorecidos;
- Geração de desemprego devido a superlotação;
- Diminuição das áreas destinadas aos modos não motorizados (a pé, bicicleta): calçadas, ciclovias, praças, etc. gerando transtorno para pedestres e ciclistas;
- Superlotação, congestionamento crescente do trânsito, aumento nos acidentes de trânsito e problemas de infraestrutura;
- Poluições atmosférica, poluição sonora e excesso de lixo;
- Precariedade no serviço de transporte público.

Como estarão as cidades daqui a dez anos? Esse é o questionamento importantíssimo, pois faz-se entender a necessidade de um plano de mobilidade urbana para todos os municípios e de uma gestão integrada a política de mobilidade urbana pois não é possível que as cidades continuem crescendo com tal desordem.

Enfim, a mobilidade urbana deve ser tratada de maneira integrada à gestão urbanística estratégica e participativa, buscando o pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades e da propriedade urbana e o bem-estar das pessoas, de modo sustentável - econômico, social e ambientalmente.

O Plano de Mobilidade Urbana vem então como instrumento para modificar tal cenário e para evitar que este cenário de crescimento desordenado continue aumentando. Por isso, hoje a Mobilidade Urbana deve ser tratada como uma política



prioritária em todos os municípios e uma das formas de efetivá-la encontradas foi através do Plano de Mobilidade Urbana.

No entanto o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana deve ser norteado nas Leis federais, estaduais e municipais que regem o tópico de mobilidade urbana, portando, a seguir apresenta-se as principais leis as quais se basearam o Samobilidade 2023.

A Constituição Federal de 1988 efetivou o direito de ir e vir, expresso no artigo 5º - XV, garantindo a liberdade de todo o cidadão de se locomover, seja nas cidades ou por todo o território nacional, não podendo Estados e Municípios de forma arbitrária restringir essa liberdade.

A LEI Nº 12.587, de 3 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 14.000/2020, que alterou a Lei 12.587/2012, estabeleceu o prazo de até 12 de abril de 2023 para que os municípios elaborem seus planos, sem os quais, serão impedidos de acessar recursos federais voltados a mobilidade urbana:

Art. 24.

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

II - Até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano. (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

O Plano de Mobilidade foi elaborado considerando também as leis municipais de uso e ocupação do solo, principalmente a Lei 123, de 25 de agosto de 2016, seguindo as diretrizes do Plano Diretor Municipal (PDM), que institui a política de ordenamento territorial ao contemplar o Macrozoneamento do território, o Zoneamento Urbanístico, os Instrumentos da Política Urbana, entre estes, o instituto das ZEIS- Zonas de Especial Interesse Social.

Neste sentido, o PDM ao utilizar tais instrumentos de ordenamento, trata o território em sua totalidade, amplia o acesso à terra urbanizada, promove e vem garantir o princípio da equidade social.

A partir das premissas e aspectos legais apresentados, passou-se a ser feito um levantamento preliminar.



3. LEVANTAMENTOS PRELIMINARES

Neste item serão apresentadas o levantamento das condições existentes para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de São Mateus. Documentos, dados, projetos existentes assim como recursos humanos e orçamentários disponíveis para o mesmo.

3.1. Recursos Humanos

Em função de questões orçamentárias, assim como diversas cidades no Brasil, a contratação de empresa ou consultoria de pesquisa se torna muito oneroso ao município. Portanto a Prefeitura Municipal de São Mateus instituiu o Grupo de Trabalho exclusivamente para estudo, análise, preparação e elaboração do Plano de Mobilidade Urbana utilizando de recursos humanos presentes no município para desenvolvimento dos trabalhos.

O grupo de trabalho é composto por membros da Superintendência de Controle Governamental, Secretaria de Planejamento, Captação de Recursos e Desenvolvimento Econômico, Controladoria e Secretaria de Defesa Social. Além do grupo de trabalho outros técnicos e órgãos municipais estão envolvidos no desenvolvimento do Plano de Mobilidade, conforme demanda.

3.2. Recursos Orçamentários

Apesar do prazo legal de conclusão do Plano de Mobilidade Urbana para abril de 2023, não houve previsão orçamentária para sua elaboração no ano corrente. Assim, foram disponibilizados recursos humanos da Prefeitura Municipal de São Mateus, por meio do desenvolvimento de atividades planejadas para seu desenvolvimento e conclusão.

Com o plano concluído, as metas neles previstas, bem como sua atualização deverão constar nos instrumentos de planejamento orçamentário municipal.

3.4. Dados e Conteúdos Técnicos existentes

Foram identificados acervos de dados, informações e documentos de conteúdo técnicos disponíveis no município, e em órgãos parceiros.



O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE é o principal provedor de informações geográficas e estatísticas do Brasil e foi muito utilizado no estudo de informações do município de São Mateus, tais como: população, informações de trabalho e rendimento, economia, informações de educação como número de escolas e de matrículas, informações de saúde, informações territoriais, histórico de frotas de veículos, censo escolar, entre outras informações.

Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo (DETRAN|ES) que tem diversas finalidades para com o trânsito, forneceu informações e dados para a Prefeitura tais como informações sobre acidentes no município nos anos de 2019, 2020 e 2021, relatório de trânsito, entre outras informações.

O Departamento de Edificações e de Rodovias do Estado do Espírito Santo (DER-ES) que tem como missão implementar soluções de engenharia e infraestrutura de transporte contribuindo para o desenvolvimento sustentável do Estado do Espírito Santo, forneceu informações sobre rodovias na cidade São Mateus, dados de radares, entre outras.

A Viação São Gabriel, empresa de transporte público conveniada no município, forneceu informações ao município sobre o transporte público tais como frota de veículo, linhas de ônibus e metas de melhorias.

Cooperação com secretarias do município, como a Secretaria de Defesa Social a qual é responsável pelo trânsito no município visto que o mesmo está municipalizado, Secretaria de Obras para melhor informações sobre infraestrutura assim como todas as outras secretarias na cidade as quais foram necessárias informações para desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana.

Foram consultados, ainda, todos os estudos realizados pelos novos empreendimentos no município.

4. METODOLOGIA

Utilizou-se em grande parte a metodologia simplificada para elaboração dos planos de mobilidade urbana apresentada pelo Ministério de Desenvolvimento Regional e Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos.

Tal metodologia se baseia na Lei Federal nº12.587, de 3 de janeiro de 2012 que impõe o conteúdo mínimo a ser apresentado em um Plano de Mobilidade Pública através do seu artigo 24:

“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:



- I - Os serviços de transporte público coletivo;*
- II - A circulação viária;*
- III - As infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;*
- IV - A acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;*
- V - A integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;*
- VI - A operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;*
- VII - Os polos geradores de viagens;*
- VIII - As áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;*
- IX - As áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;*
- X - Os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e*
- XI - A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.”*

Todos estes tópicos ao serem estudados, analisados e definidos no Plano de Mobilidade Urbana foram levados em conta, incluindo os princípios básicos para elaboração dos planos de mobilidade da metodologia simplificada:

- Uma das principais diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana é a priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Recomenda-se o envolvimento do poder legislativo e da sociedade civil na elaboração, validação e acompanhamento da implantação do Plano de Mobilidade Urbana;
- Ainda que não obrigatória, recomenda-se a instituição do Plano de Mobilidade Urbana sob a forma de lei municipal;
- Apesar de cada ente possuir atribuições específicas, é importante que União, Estados e Municípios trabalhem de forma conjunta e integrada para alcançar os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Ressalta-se que cabe aos municípios o papel importante de planejar e executar a política de mobilidade urbana, por meio da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.



Apesar de usada como base a metodologia simplificada visto que São Mateus é um município do interior, mas por outro lado visando o crescimento urbano que a cidade vem tendo, também foi estudada a metodologia Sete Passos – Como Construir um Plano de Mobilidade Urbana desenvolvida pelo WRI Brasil, utilizada como base em diversos centros urbanos no Brasil. Foi utilizado alguns princípios desta metodologia que, quando julgados pelo grupo de trabalho pudessem agregar ao Plano de Mobilidade, entre eles:

Duas abordagens devem coexistir e se combinar ao longo da construção do Plano: a abordagem técnica e a social. A abordagem técnica considera estudos, pesquisas e contribuições de gestores públicos e de especialistas da área de transportes, mobilidade e planejamento urbano. Essa abordagem não deve acontecer de forma isolada, sendo fundamental incluir a abordagem social na elaboração do plano. Essa dupla abordagem garante que as reais necessidades da população sejam atendidas com viabilidade técnica.

A mobilidade, assim como as cidades, é extremamente dinâmica, por isso o Plano de Mobilidade deve ser monitorado e revisado regularmente. Para viabilizar o monitoramento do Plano, é necessário estabelecer metas e indicadores no seu processo de elaboração. Além disso, a criação de uma estrutura de monitoramento com participação da sociedade civil também é de suma importância. A lei estabelece que o Plano deve ser revisado em até dez anos, mas uma avaliação intermediária em cinco anos é recomendada.

A ausência de dados confiáveis e de recursos humanos e financeiros é uma grande barreira para a elaboração dos Planos pelos municípios. Por essa razão, muitos municípios ainda não começaram o processo de elaboração do Plano de Mobilidade, apesar da exigência da lei. Nesse contexto, o estabelecimento de cooperações e parcerias com universidades, entidades públicas, privadas e não governamentais é uma alternativa para preencher as lacunas técnicas e viabilizar a construção do Plano.

O Plano de Mobilidade deve ser reconhecido como um instrumento eficaz para melhorar as condições de mobilidade na cidade e não apenas como um requisito legal. Para isso, é necessário um plano de ação factível, considerando a realidade local, as demandas da população e as possibilidades de investimento e financiamento. Um fundo específico para a execução das ações propostas pelo Plano pode ser criado.

É possível perceber que os princípios da metodologia simplificada e da metodologia desenvolvida pelo WRI Brasil acabam se alinhando.

Por fim para o Samobilidade utilizou da seguinte metodologia para o tratamento de dados de cada tópico citado no artigo 24 da Lei Federal nº 12.587, alguns princípios



da metodologia desenvolvida pelo WRI Brasil e para definição das ações para melhora da mobilidade pública foi-se dividido em cinco tópicos para análise e desenvolvimento:

- **Plano de Comunicação e Diálogo com a sociedade:** O objetivo do Plano de Comunicação e de Diálogos com a Sociedade é apresentar a estratégia de comunicação e de diálogos que será aplicada para a elaboração do Plano de Mobilidade. A comunicação e os diálogos com a sociedade são fundamentais para tornar representativas no Plano de Mobilidade as particularidades de diferentes grupos, desenvolvendo um processo democrático, transparente e equilibrado.
- **Diagnóstico e Definições:** Inicialmente é preciso verificar o estado atual da mobilidade urbana no município, no tópico determinado para estudo, visto que não é possível criar nenhuma ação sem saber qual a real situação. Sendo inicialmente é feito esta análise e pesquisa, além do estudo das principais definições com o objetivo de se identificar os principais problemas a serem sanados para que se possa seguir aos demais passos;
- **Objetivos:** Os objetivos representam a visão de futuro do município para tal área de forma geral e abrangente, onde quer chegar e o que pretende com a implantação do plano de mobilidade urbana. O objetivo é algo mais amplo e não traz um plano de ação, mas sim apenas um direcionamento para possam ser criadas as metas e as ações estratégicas;
- **Metas:** Nas metas já se começa a criar um plano de ação de forma temporal e que possa ser medida funcionando com o destrinchamento do objetivo, ou seja, é algo mais específico e que irá contribuir para que o município alcance o objetivo desejado com o plano de mobilidade urbana.
- **Ações Estratégicas:** E ainda que a meta por si só já seja algo específico, é necessário que para que se a atinja sejam definidas pequenas ações estratégicas a serem implantadas no dia a dia tornando assim funcional todo o Plano de Mobilidade Urbana.

5. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

O Plano de Mobilidade de São Mateus, elaborado pela equipe técnica da prefeitura a partir da instituição do grupo de trabalho, apesar de não contar com a participação ou contratação de empresas de consultorias e pesquisas, pôde contar com a parceria de instituições.



COORDENAÇÃO GERAL: Planejamento, Captação de Recursos e Desenvolvimento Econômico

Principais atribuições:

- Gestão e Política da revisão do Plano de Mobilidade;
- Acompanhar todas as etapas;
- Participar do processo diálogos com a sociedade;
- Mobilizar politicamente atores internos e externos à prefeitura;
- Avaliar, monitorar, propor ações e sugerir mudanças em relação ao conteúdo técnico produzido.
- Zelar pelo cumprimento do Plano de Trabalho.

GRUPO DE TRABALHO/COMISSÃO TÉCNICA:

Portaria N°. 215/2022 que criou o grupo de trabalho para estudo, análise, preparação e elaboração do plano de mobilidade urbana - PMU do município de São Mateus/ES diante da lei federal nº 12.587/2012 e da outras providencias, definiu as principais atribuições:

- Levantar informações e documentos;
- Elaborar e revisar os cadernos e relatórios técnicos;
- Participar de reuniões técnicas e eventos participativos;
- Participar dos diálogos com a sociedade;
- Avaliar, monitorar, propor ações e sugerir mudanças em relação ao conteúdo técnico produzido;
- Zelar pelo cumprimento do Plano de Trabalho.

APOIO TÉCNICO INTERNO: técnicos de diversas secretarias da Prefeitura Municipal de São Mateus acionados quando necessário para colaboração junto ao Plano de Mobilidade Urbana.

Principais atribuições:

- Apoio no levantamento de informações e documentos;
- Apoio na avaliação e monitoramento do conteúdo técnico produzido;
- Propor e trazer novas ideias que gerem impacto positivo durante a construção do Plano de Mobilidade Urbana;
- Zelar pelo cumprimento do Plano de Trabalho.

APOIO EXTERNO: técnicos de diversas órgãos e instituições externos, apoio de conselhos, órgãos e associações representativas na sociedade

Principais atribuições:



- Apoio no levantamento de informações e documentos;
- Apoio na avaliação e monitoramento do conteúdo técnico produzido;
- Propor e trazer novas ideias que gerem impacto positivo durante a construção do Plano de Mobilidade Urbana;
- Integração da sociedade

6. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

A Mobilidade Urbana deve ser tratada como uma política prioritária em todos os municípios e uma das formas de efetivá-la encontradas foi através do Plano de Mobilidade Urbana.

Foi desenvolvido dentro do Plano de o cronograma e calendário de desenvolvimento. Segue abaixo a preparação:

Etapa	Descrição
Preparação	Esta etapa envolve, de forma geral, a realização de levantamentos prévios, a busca por apoio à realização do processo, a elaboração de plano para comunicação e participação social , além da instituição de estruturas administrativas de suporte à realização do plano.
2Definição do Escopo	Esta etapa envolve, de forma geral, a realização do escopo do plano com visão da cidade, objetivos, área de intervenção, metas, prioridades e horizontes.
Procedimentos Gerenciais	Esta etapa envolve, de forma geral, a viabilização de parcerias, os procedimentos preparatórios para o estabelecimento de vínculo com a instituição que elaborará o plano, se for o caso, além do estabelecimento do vínculo em si, contratual ou de outro tipo.
Elaboração	Esta etapa envolve, de forma geral, a elaboração da proposta do plano de mobilidade, além de minuta do projeto de lei.
Aprovação e comunicação ao MDR	Esta etapa envolve, de forma geral, a realização de Consulta Pública e de Audiência Pública , a instituição do plano (com envio do projeto de lei), e a aprovação do projeto de lei do Plano de Mobilidade Urbana (a cargo do Legislativo, mas deve ser estabelecido prazo pelo Executivo, baseado na experiência municipal, de forma a tornar possível a elaboração do cronograma)



7. CADERNOS

A partir destes pontos foram desenvolvidos cinco cadernos com o conteúdo do Plano de Mobilidade Urbana:

- Caderno 1 – Plano de Trabalho e Metodologia
- Caderno 2 – Plano de Comunicação e Diálogo com a Sociedade
- Caderno 3 – Diagnóstico da Mobilidade no Município de São Mateus
- Caderno 4 – Prognóstico da Mobilidade no Município de São Mateus (Objetivos, Metas e Ações Estratégicas)
- Caderno 5 – Política de acompanhamento e revisão





CADERNO 2
PLANO DE COMUNICAÇÃO E DIÁLOGO COM A SOCIEDADE



1. INTRODUÇÃO

Dentro do Plano de Mobilidade Urbana, um dos princípios citados na metodologia é: *Duas abordagens devem coexistir e se combinar ao longo da construção do Plano: a abordagem técnica e a social. A abordagem técnica considera estudos, pesquisas e contribuições de gestores públicos e de especialistas da área de transportes, mobilidade e planejamento urbano. Essa abordagem não deve acontecer de forma isolada, sendo fundamental incluir a abordagem social na elaboração do plano. Essa dupla abordagem garante que as reais necessidades da população sejam atendidas com viabilidade técnica. Ou seja, é necessário criar um planejamento para integrar a sociedade na criação do Plano de Mobilidade Urbana.*

Por isso além da criação dos cadernos de diagnósticos e prognósticos, que serão vistos a seguir, também foi desenvolvido o Caderno Plano de Comunicação e de Diálogos com a Sociedade que tem como objetivo apresentar a estratégia de comunicação e de diálogos que será aplicada para a elaboração do Plano de Mobilidade. A comunicação e os diálogos com a sociedade são fundamentais para tornar representativas no Plano de Mobilidade as particularidades de diferentes grupos, desenvolvendo um processo democrático, transparente e equilibrado.

A comunicação vem como a criação de um processo visual, de um processo de divulgação e de mostrar a sociedade civil o que é a mobilidade urbana e a importância dela. Já o diálogo com a sociedade vem como uma forma de criar estratégias para possa-se ouvir o cidadão e quais formas ele acha importante para melhoria na mobilidade urbana.

2. JUSTIFICATIVA

Um plano de mobilidade urbana obedece a uma estratégia transparente e participativa, conforme preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana. O Art. 15 da Lei 12.587/2012 prevê a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana através dos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - Procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.



Para alcançar esta meta, Plano de Comunicação e Diálogos com a Sociedade, o caderno 3, previsto para o Plano de Mobilidade de São Mateus, apresenta o planejamento das atividades de comunicação, participação e acompanhamento que serão realizadas ao longo do processo de construção do plano de mobilidade.

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

Assim, percebe-se, a importância da inclusão da sociedade visto que a Mobilidade Urbana afeta a todos em seu dia a dia.

3. ATIVIDADES

Em visão dessa integração da sociedade, da população e das instituições ao Plano de Mobilidade foram definidas previamente algumas atividades a serem realizadas durante o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana para o desenvolvimento de um processo democrático, utilizando tanto da abordagem técnica citada na metodologia, mas também a abordagem social na elaboração do plano. Essa dupla abordagem garante que as reais necessidades da população sejam atendidas com viabilidade técnica.

ATIVIDADE 1: IDENTIDADE VISUAL

Uma identidade visual arquitetada e marcante é uma estratégia essencial para um projeto, isso porque ela leva ao reconhecimento e ao valor do mesmo. Trazendo assim facilidade na identificação do público geral do que o Plano de Mobilidade Urbana.

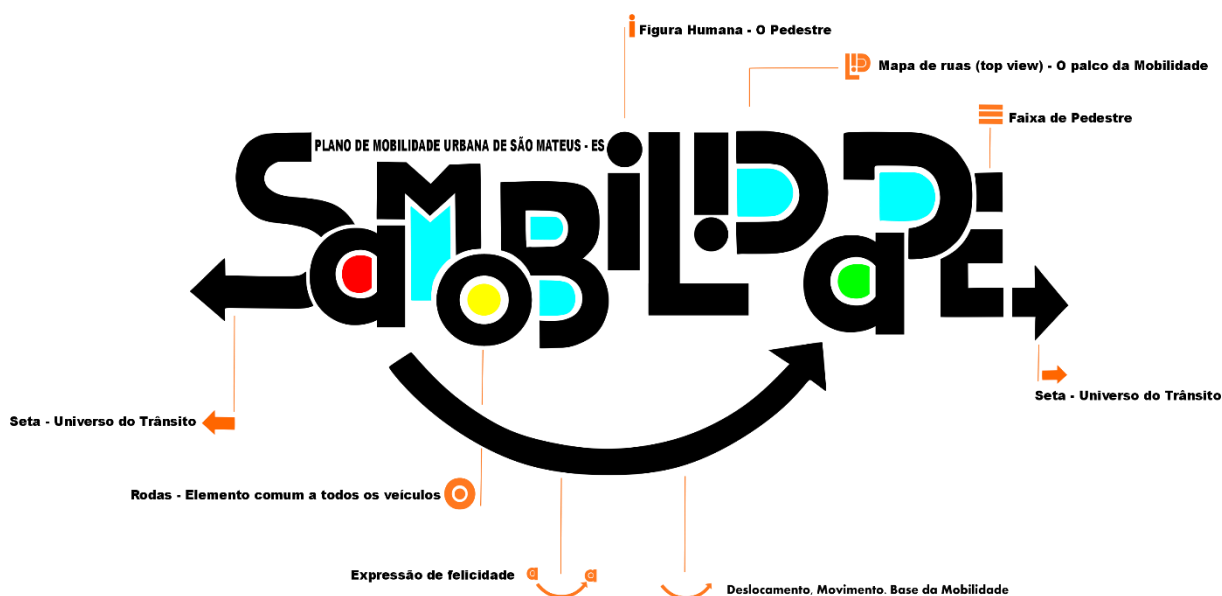
Por isso, junto, ao Gabinete da Secretaria de Comunicação da Prefeitura de São Mateus foi desenvolvido um estudo de marca e identidade visual, criando uma padronização de elementos e por fim uma logomarca para caracterizar o plano de mobilidade urbana.

Segue a logomarca do Plano de Mobilidade Urbana de São Mateus:





Esta logo foi pensada para que cada um dos símbolos tivesse um significado, como pode ser visto a seguir:



A criação de uma identidade visual é muito importante pois traz uma característica visual forte e gera identificação a população geral do que o Plano de Mobilidade Urbana. Portanto, está foi uma das primeiras ações do Caderno de Comunicação e Diálogo com a Sociedade.



ATIVIDADE 2: SITE

Junto a secretaria de comunicação, foi desenvolvido uma aba no site da Prefeitura Municipal de São Mateus, exclusivamente para a Mobilidade Urbana onde são feitas atualizações constantes com o conteúdo e andamento das atividades realizadas do Plano de Mobilidade Urbana.

Por fim, o Plano de Mobilidade Urbana poderá ser encontrada através dessa aba facilmente pela comunidade, para consulta e leitura após finalizado.

Segue site:



ATIVIDADE 3: ANÁLISE DE DENÚNCIAS NA OUVIDORIA DO MUNICÍPIO

A população já tem um meio de comunicação com a Prefeitura Municipal de São Mateus que é através da Ouvidoria Geral do Município.

Foi solicitado então um levantamento de denúncias de 2018 a 2022 que contivessem os seguintes assuntos:

- Reclamações sobre passeio público (calçadas) como com degraus e pavimento estragado, com buracos, sem pavimentação, sem acessibilidade, entre outros;
- Reclamações sobre o sistema viário como falta de faixas duplas, buracos nas vias, falta de infraestrutura nas vias públicas, falta de placas, falta de quebra-molas, entre outros;



- Reclamações sobre transporte público como muito tempo de viagem até o meu destino, ônibus lotados, falta de pontos de ônibus, falta de linhas no meu bairro, falta de aplicativo entre outros;
- Reclamações sobre transporte de carga como caminhões de carga e descarga atrapalhando o trânsito, entre outros;
- Reclamações sobre transporte não motorizado como falta de ciclovias, falta de infraestrutura em ciclovias, entre outros;
- Reclamações sobre interrupções nas vias e calçadas como ambulantes, barracas, mesas de bares, entre outros;
- Quaisquer outras informações que julgarem relevantes referente a mobilidade urbana.

Tais denúncias foram analisadas e consideradas, quando julgadas importantes pelo grupo de trabalho, no Samobilidade.

ATIVIDADE 4: PESQUISA PÚBLICA

Entendendo a importância de efetivar a opinião dos cidadãos e moradores de São Mateus também como ação foi feita uma pesquisa pública através da internet.

Junto Secretaria de Tecnologia e Informação, foi desenvolvido um link de pesquisa, com uma série de perguntas para a população responder e assim opinar sobre a mobilidade urbana no município.

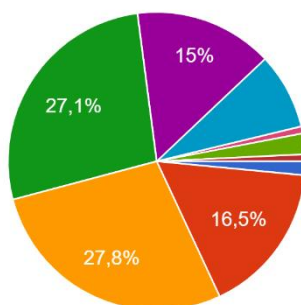
Junto com a Secretaria de Comunicação este link foi disponibilizado no site da prefeitura por período X para ser respondido pela população e foi planejado a divulgação desta pesquisa nas mídias sociais para que o maior número de pessoas possível respondesse, chegando assim a uma média realista de resultados.

O resultado desta pesquisa foi usado para o diagnóstico do Plano. Abaixo segue os gráficos do resultado da pesquisa:



Qual a sua idade?

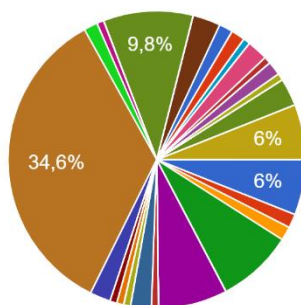
133 respostas



- Até 18 anos.
- Entre 18 a 25 anos.
- Entre 26 a 35 anos.
- Entre 36 a 45 anos.
- Entre 46 a 55 anos.
- Entre 56 a 65 anos.
- Mais que 66 anos.
- entre 26 a 35 anos
- entre 36 a 45 anos

Qual a sua região (Bairro\Distrito)?

133 respostas

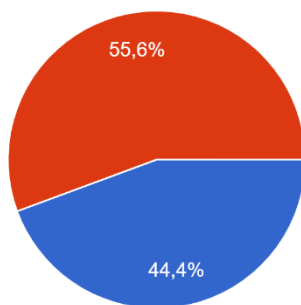


- Centro
- Lago dos Cisnes
- Inocoop
- Sernamby
- Boa Vista
- São Carlos
- Malvina
- Nova Holanda

▲ 1/8 ▼

Você é usuário de transporte coletivo por ônibus?

133 respostas

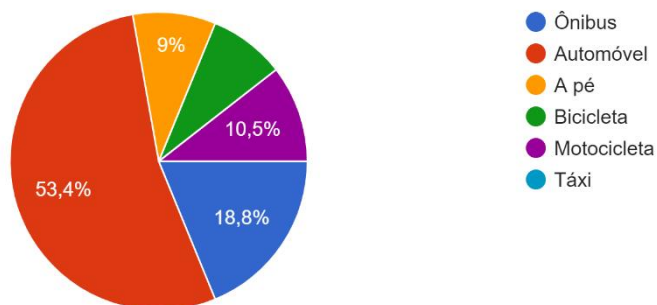


- Sim
- Não



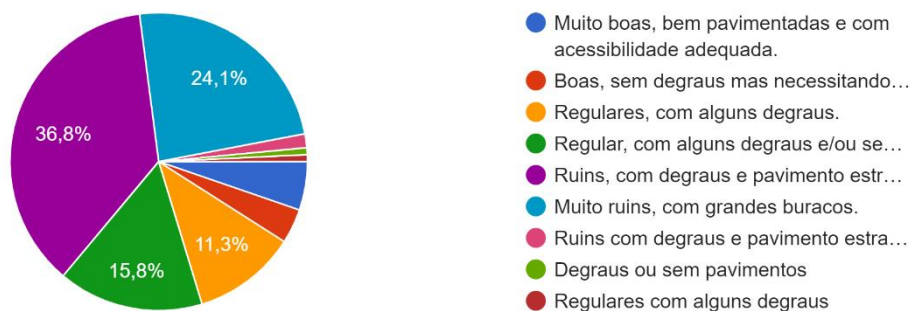
Em quais desses meios você passa mais tempo durante a semana?

133 respostas



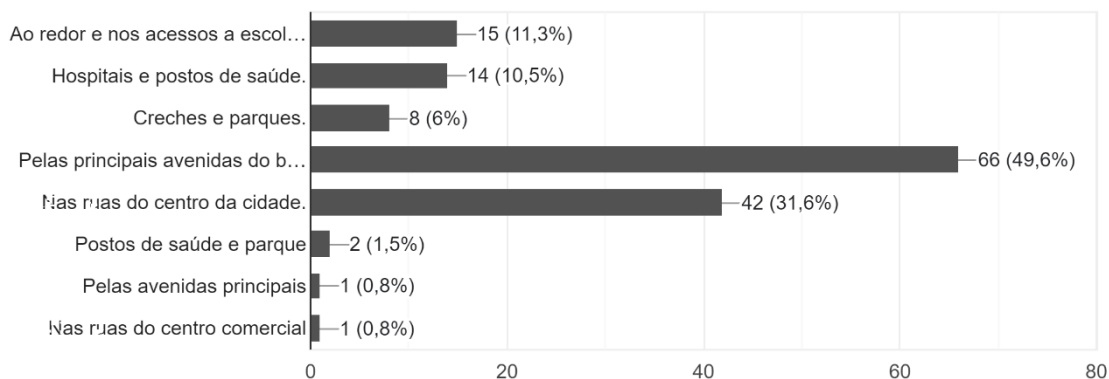
Em sua opinião as calçadas do seu bairro são:

133 respostas



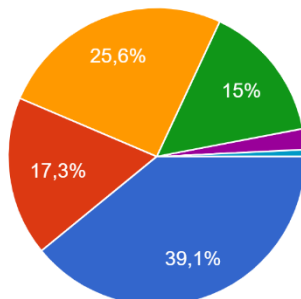
Por onde você iniciaria melhorias nas calçadas do seu bairro/distrito?

133 respostas



Atualmente o proprietário do terreno/lote é responsável pela construção e manutenção da sua respectiva calçada. Como você avalia essa lei?

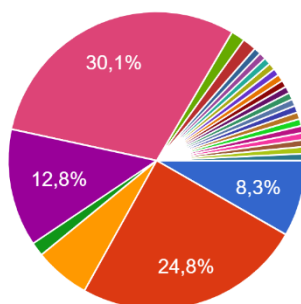
133 respostas



- A calçada é uma área de uso público e a prefeitura deveria arcar com todas a...
- Por ser uma área de uso público, a prefeitura deve fazer todas as obras n...
- Mesmo sendo uma área de uso público, a responsabilidade de construção/ma...
- Mesmo sendo uma área de uso público, a responsabilidade de construção/ma...
- A calçada é uma área pública e a pref...
- Por ser uma área pública a prefeitura...

De que maneira você acredita ser possível melhorar a distribuição do espaço nas vias, que é um espaço público, de uso comum a todos?

133 respostas

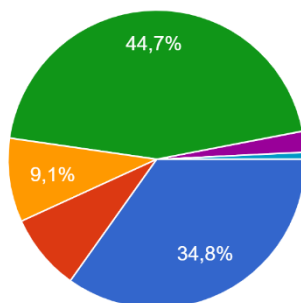


- Fazendo faixas exclusivas para os ôni...
- Duplicando avenidas e ruas principais.
- Abrindo mais ruas e avenidas.
- Regulando a quantidade de carros na...
- Cobrando estacionamento rotativo.
- Pedágios e outras maneiras.
- Combinando as alternativas acima.
- Outras sugestões.

▲ 1/4 ▼

Qual o principal resultado que essa reorganização deve obter?

132 respostas

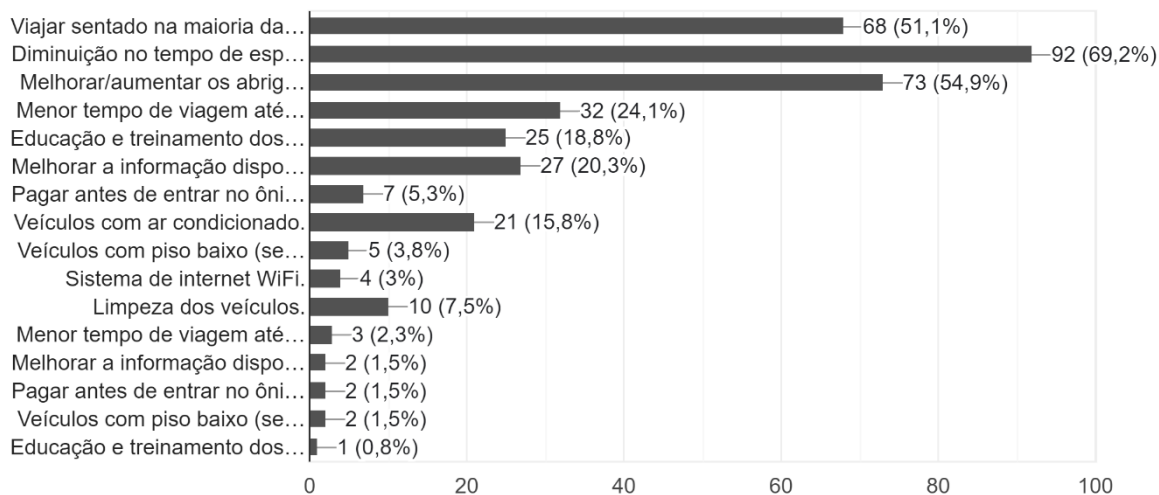


- Redução na lotação nos horários de muito fluxo (horário comercial).
- Redução do tempo viagem.
- Redução na espera pelo ônibus.
- Melhora na qualidade do serviço ofertado (ônibus).
- Redução da lotação nos horários de pico
- Redução da espera pelo ônibus



Qual o aspecto mais importante para melhorar a qualidade do atual sistema de transporte coletivo por ônibus? Escolha até três alternativas.

133 respostas



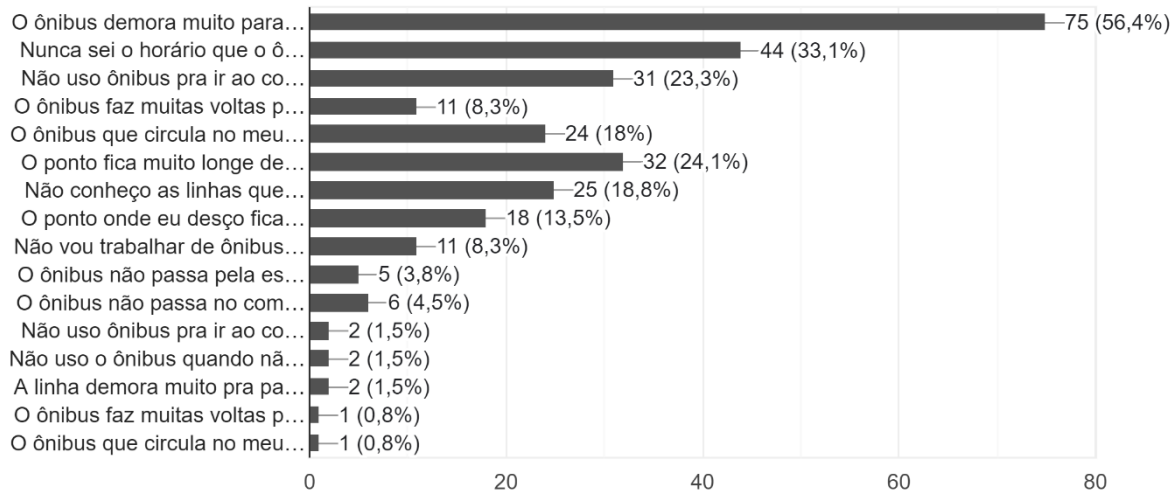
Qual o destino que você faz diariamente ou na maior parte dos dias da semana?

133 respostas



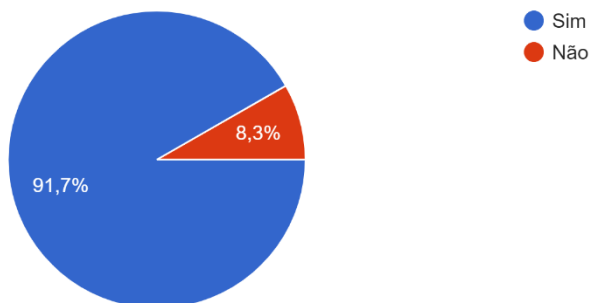
Se você é usuário das linhas de locais de seu bairro, aquelas que passam perto de sua casa, indique qual a maior dificuldade que você encontra ...s linhas de ônibus? Escolha até três alternativas.

133 respostas



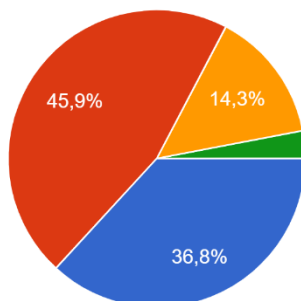
Você acha interessante a construção de um terminal rodoviário na cidade?

133 respostas



Você concorda que a carga e descarga de mercadorias transportadas por caminhões seja realizada no período noturno?

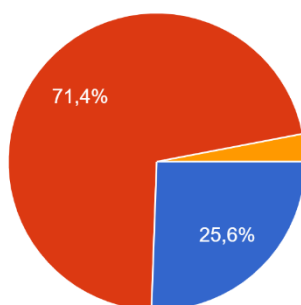
133 respostas



- Sim.
- Sim, somente nas áreas comerciais e mistas com residências.
- Não.
- Não

Você utiliza alguma das ciclovias já inauguradas?

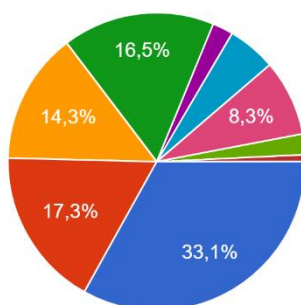
133 respostas



- Sim.
- Não.
- Não

Se não utiliza qual a razão?

133 respostas

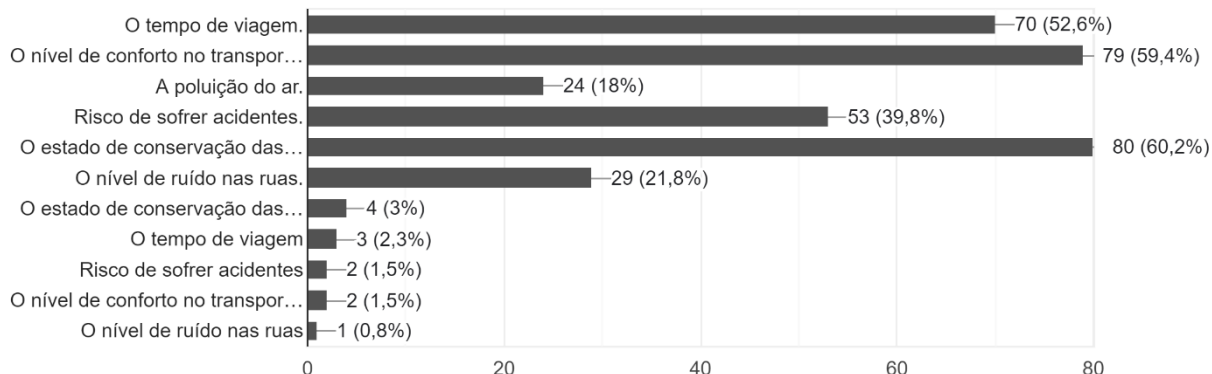


- Não tenho bicicleta.
- Meu destino de viagem é muito distante.
- Ainda não me sinto seguro nas ciclovias.
- Não coincide com meus destinos.
- Chegaria suado no destino e não tem...
- Não sei ou não posso pedalar.
- Não tenho onde deixar a bicicleta.
- Não tenho bicicleta
- Não coincide com meus destinos



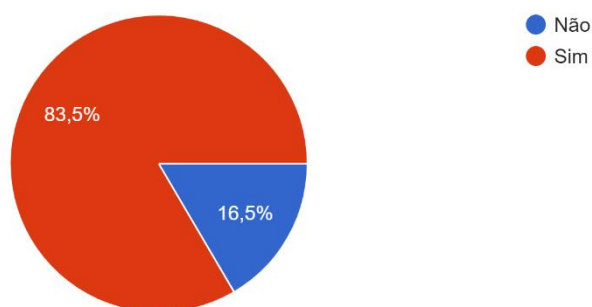
Em sua opinião, qual aspecto da mobilidade urbana que mais impacta a qualidade de vida na cidade? Enumere os três principais.

133 respostas



Você gostaria de usar algum aplicativo para se informar sobre os sistemas de transportes?

133 respostas



ATIVIDADE 5: REUNIÕES E CONTATO COM ÓRGÃOS REPRESENTATIVOS

Ao longo do desenvolvimento foi mantido contato com órgãos representativos ao município como: Viação São Gabriel da Palha, APAE - Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais, Faculdade MULTIVIX, UFES, Associação de Ciclistas, Conselho dos Idosos, Associações de Guriri, Tribunal de Contas, entre outros. Foram feitos também ao longo do ano de 2022 contato, via e-mail e ofício com os seguintes órgãos: DER-ES, ECO 101, VIAÇÃO ÁGUIA BRANCA



ATIVIDADE 6: CONSULTA PÚBLICA E AUDIÊNCIA PÚBLICA

Para efetivação da participação social na construção do Plano de Mobilidade Urbana será organizada a consulta pública e a audiência pública em local estratégico para atendimentos de todos os bairros com participação de cidadãos, órgãos e entidades públicas ou civis para instruir a análise de alguma proposição do Plano de Mobilidade Urbana, visto o interesse público relevante que esteja dentro dos temas reservados para a Plano de Mobilidade Urbana.

A construção do Plano de Mobilidade teve participação da população por meio da consulta pública sobre o tema, no período de 27/12/2022 a 05/01/2023.

Foi disponibilizada planilha simplificada de metas e ações do Plano de Mobilidade, que aguardará contribuições da população e será apresentada em audiência pública na semana seguinte ao encerramento da consulta pública.

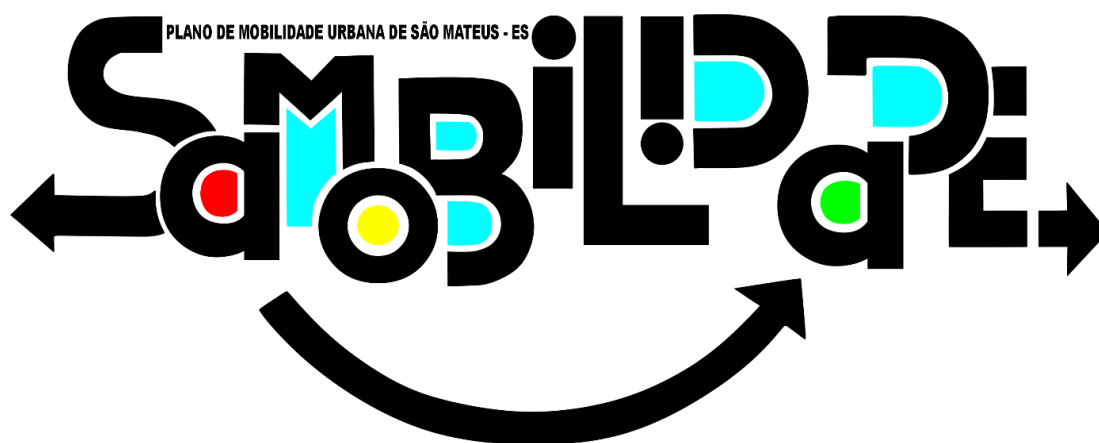
O documento que é submetido à consulta pública foi constituído a partir de contribuições da população, por meio de reuniões do GT-Mobilidade com os vários segmentos da sociedade e, ainda, por meio da pesquisa aberta disponibilizada no site da prefeitura.

Todas as contribuições que serão recebidas dos munícipes no período de consulta pública prévia passarão por análise de viabilidade técnica e financeira e serão a base dos estudos técnicos, juntamente com os dados colhidos no diagnóstico e demais estudos já existentes, e constituirá a minuta parcial do Plano que será levada à apreciação da população por meio da audiência pública.

No prazo de 10 dias, após realizada a consulta pública, a minuta do Plano passou por nova contribuição da população, por meio de audiência pública a realizada o dia 20/01/2023, no auditório da Secretaria Municipal de Educação.

Todas as atividades desenvolvidas para integração da sociedade civil no Plano de Mobilidade Urbana constam no site da prefeitura, na aba SAMOBILIDADE.





CADERNO 3
DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE NO MUNICÍPIO DE SÃO MATEUS



1. MOBILIDADE URBANA

A mobilidade é uma característica das pessoas, sendo relacionado a quanto um indivíduo consegue se locomover dentro em um determinado espaço. Apesar de ser um atributo de deslocamento, sobre este influem uma série de características sociais como renda, idade, condições de saúde, entre outros. Portanto, o conceito de mobilidade, definida como o deslocamento interno de acordo com as necessidades diárias da população, é inteiramente associado à acessibilidade, ou seja, a possibilidade de alcançar lugares diversos no território urbanizado. (Ferris, 2018). Segundo Marcos Isoda (2013, p. 9), a acessibilidade é um atributo do espaço, é a estrutura física e operacional que permite que a mobilidade possa ou não ocorrer.

Diagnóstico pode ser definido como um processo complexo do pensamento humano para discernir em meio a dados, hipóteses e possibilidades e, na maioria das vezes, não redutível a simplificações.

A partir destes conceitos sabe-se que foi necessário iniciar um diagnóstico da mobilidade urbana no município de São Mateus tendo como objetivo entender como está a cidade para definição de metas assertivas.

2. HISTÓRICO VIÁRIO E CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

É necessário, antes de qualquer estudo, entender a região e como surgiu o sistema viário da mesma. Portanto neste tópico introdutório, é falado deste surgimento e de qual a classificação e hierarquização viária da cidade de São Mateus na atualidade. Assim tem-se um parâmetro para os demais itens.

2.1. ASPECTOS HISTÓRICOS E CULTURAIS

Culturalmente muito rica, a região hoje conhecida pelo município de São Mateus no norte do Espírito Santo é uma das áreas de povoamento mais antigas do estado mais antiga que a própria capital do estado. Antes do início da colonização portuguesa a região de São Mateus era habitada por índios aimorés, também conhecidos como Botocudos.

Não há muitos documentos históricos, mas sabe-se que os primeiros colonizadores portugueses chegaram a São Mateus por volta de 1544. É considerada então uma das cidades mais antigas do país, berço da escravidão e que preserva até hoje comunidades quilombolas.

A entrada destes escravizados no município se dava através do Porto, atualmente um bairro histórico no município, tendo início no período colonial e



estendendo-se e se intensificando durante o século XIX, principalmente após a proibição do tráfico transatlântico em 1850 até a abolição da escravidão. Este comércio negreiro tornou a cidade muito importante economicamente na época.

Também no porto de São Mateus passou a desembarcar imigrantes italianos em certo período. Com o tempo e o aumento do povoamento na região, em 3 de abril de 1848, através de decreto do presidente da então Província do Espírito Santo, Dr. Luiz Pedreira de Couto Ferraz, a Vila Nova do Rio São Mateus foi elevada a cidade, com o mesmo nome que foi dado pelos primeiros colonizadores: São Mateus.

São Mateus foi a primeira cidade do Espírito Santo a possuir um teatro. Há registros no município de vários grupos de teatro ao longo de sua história, dentre estes podem ser citados o Grupo Mateense de Teatro Amador (GRUMATA), o Grupo Improvisando Arte Teatral (IMPROART), o Grupo de Teatro Popular, a Academia Elenco de Teatro, o Grupo Épico de Teatro, a Companhia Teatral Gêneses do Interlúdio e o Grupo de Teatro Ascensão, que realiza a encenação da Paixão de Cristo no Bairro Ponte desde 1987.

A cidade possui uma orquestra, que também atua como banda de fanfara, denominada Lira Mateense. Fundada em 21 de setembro de 1909, caracteriza-se, ao lado da Orquestra Sinfônica do Estado do Espírito Santo, como os dois principais grupos do estado. Atua também na educação musical de jovens e adultos de forma gratuita.

Além disso também há: as festas a São Mateus, em setembro e de São Benedito, em dezembro, padroeiros da cidade; o aniversário da cidade, que é comemorado com shows, exposição agropecuária e desfiles cívicos, e apesar de ser celebrado em 21 de setembro, as festividades ocorrem durante vários dias.

Temos também o Guriri Road Fest, um encontro nacional de motociclistas realizado desde 2003 na Ilha de Guriri; o Verão, que consiste em uma série de shows de bandas realizado em Guriri; o Réveillon, quando são realizados shows com artistas, havendo ainda queima de fogos de artifícios; o Carnaval, quando são realizados shows com artistas, havendo ainda queima de fogos de artifícios, além de outros eventos de menor importância. Devido a isso, São Mateus também se destaca pelo forte apelo turístico, tanto histórico quanto de temporada. O carnaval de Guriri, principal balneário do Município, é um dos mais animados do Estado, conhecido nacionalmente e recebe, principalmente, turistas de Minas Gerais.

É possível perceber que a cidade de São Mateus tem grande influência na história do Estado do Espírito Santo e que apesar de se encontrar no interior recebe um constante fluxo de turista em busca de suas belezas naturais.



2.2. ASPECTOS REGIONAIS E FÍSICOS

Situada no litoral do estado do Espírito Santo e ao norte da capital Vitória, o município pertence à mesorregião do Litoral Norte Espírito-Santense e a microrregião de São Mateus. Possui uma área total de 2.346,049km² e está a 220 km da capital Vitória. O município pode ser acessado pelas rodovias BR101, ao norte e ao sul, e BR381 a oeste, além de acessos pelas rodovias estaduais ES381, ES356, ES313 e ES315. São Mateus tem limites ao norte com os municípios de Conceição da Barra, Boa esperança e Pinheiros, ao sul com Linhares, Jaguaré, Vila Valério e São Gabriel da Palha, ao leste com o oceano Atlântico e ao oeste com Boa Esperança e Nova Venécia. No mapa ao lado pode-se ver a localização do município.



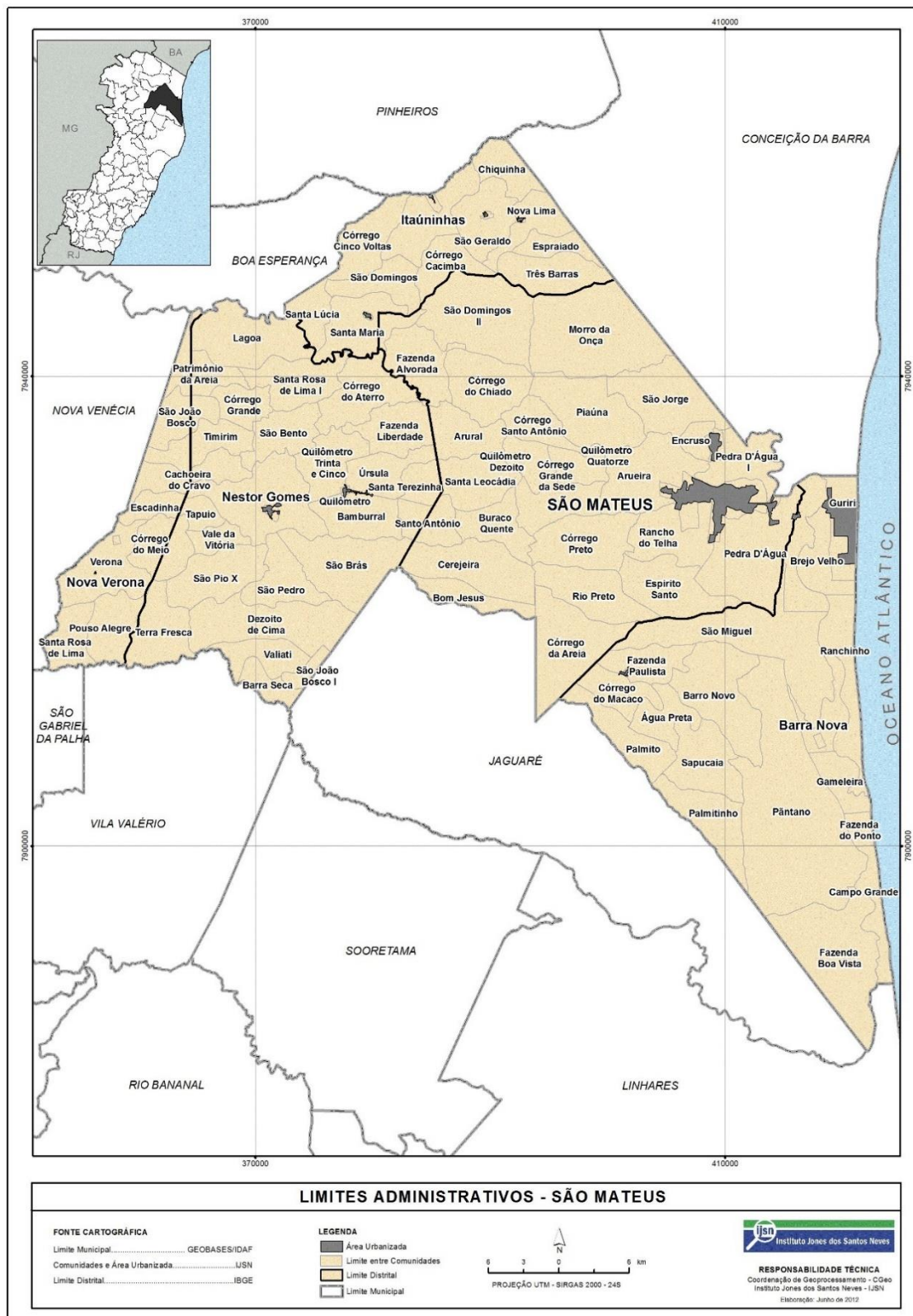
A delimitação territorial se dá por distritos conforme mapa do IJSN - Instituto Jones dos Santos Neves que mostra tanto a área territorial de São Mateus quanto os distritos:

Figura 1 - Localização do Município



- **Distrito de São Mateus:** Composto na área central por Litorâneo, Centro, Porto, Fátima, Lago dos Cisnes, Aviação, Carapina, Universitário, Pedra d'água, Liberdade, R. Parque Washington, Forno Velho, Nova Conquista, Jaqueline, São Benedito, Morada do Ribeirão, Ribeirão, Seac, Nova Era, Sernamby, D. José Dalvit, Boa Vista, Vila Nova, Cricaré, Bela Vista, Cacique, Novo Horizonte, Nova São Mateus, Santo Antônio, Santa Tereza, Ayrton Senna, Vitória, Bom Sucesso, Aroeira, Morada do Lago, São Pedro, Vila Verde, Alvorada; E nas demais áreas composto por Pedra d' água I e II, Rancho da Telha, Espírito Santo, Córrego Preto, Rio Preto, Córrego da areia, Bom Jesus, Cerejeira, Buraco Quente, Parte do Santo Antônio, Santa Leocádia, Quilômetro 18, Arural, Córrego Grande da Sede, Aroeira, Encruzo, Quilômetro Quatorze, Córrego Santo Antônio, Piaúna, São Jorge, Morra da Onça, Córrego do Chiado, São Domingos II, Fazenda Alvorada;
- **Distrito de Barra Nova:** Composta por Guriri, Brejo Velho, Ranchinho, Barra Nova, São Miguel, Gameleira, Fazenda Ponto, Campo Grande, Fazenda Boa Vista, Pântano, Palmitinho, Palmito, Sapucaia, Barro Novo, Água Preta, Fazenda Paulista, Córrego do Macaco;
- **Distrito de Nestor Gomes:** Barra Seca, São João Bosco I, Valiati, Terra Fresca, São Pio X, São Pedro, São Brás, Vale da Vitória, Parte Córrego do Meio, Tapuio, Nestor Gomes, Parte Cachoeira do Cravo, Quilômetro Bamburral, Parte Santo Antônio, Ursula, Santa Terezinha, Quilometro trinta e cinco, Fazenda Liberdade, São Bento, Parte Timirim, Córrego do Aterro, Santa Rosa Lima I, Córrego Grande, Parte São João Bosco, Parte Patrimônio da Areia, Lagoa;
- **Distrito de Nova Verona:** Santa Rosa de Lima, Pouso Alegre, Nova Verona, Verona, Parte Córrego do Meio, Escadinha, Parte Cachoeira do Cravo, Parte Timirim, Parte São João Bosco, Parte Patrimônio da Areia,
- **Distrito de Itauninhas:** Chiquinha, Nova Lima, Espreado, Três Barras, São Geraldo, Córrego Cacimba, São Domingos, Santa Maria, Santa Lúcia, Córrego Cinco Voltas, Itauninhas.





Já o perímetro urbano no município, em cinza no mapa acima, tem os bairros instituídos por leis municipais conforme informado pelo setor de cadastro imobiliário:

- Lei nº. 356/2005: Fica denominado bairro “**Lago dos Cisnes**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com a Rua Coronel Constantino Cunha; sul com o Córrego da Bica; leste com o Córrego da Bica e o bairro Aviação; oeste com a Rua Francisco Pirola Filho.
- Lei nº449/2005: Fica denominado bairro “**Nova Era**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com área de terceiros – proprietário Camilo Cola; sul com córrego dos Cavalos; leste com a rodovia BR 101; oeste com Aracruz Celulose S/A.
- Lei nº453/2005: Fica denominado bairro “**Morada do Lago**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Córrego Ribeirão; sul com área rural; leste com área rural; oeste com área rural.
- Lei nº469/2005: Fica denominado bairro “**Bela Vista**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Avenida Cricaré; sul com Rua José Monte; leste com Avenida Jair Barcelos; oeste com Avenida Cricaré.
- Lei nº499/2005: Fica denominado bairro “**Ayrton Senna**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Bairro Santa Teresa; sul com Avenida Don José Dalvit; leste com bairro Santo Antônio; oeste com bairro Bonsucesso.
- Lei nº531/2006: Fica denominado bairro “**Novo Horizonte**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com rodovia BR 101; sul com Córrego Malaquias; leste com Avenida França e Córrego Malaquias; oeste com Aracruz Celulose.
- Lei nº617/2007: Fica denominado bairro “**Alvorada**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Córrego Malaquias; sul com córrego ribeirão; leste com Córrego Malaquias; oeste com Avenida Vitória.
- Lei nº608/2007: Fica denominado bairro “**São Benedito**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Córrego Abissínia; sul Córrego dos Cavalos; leste com Rodovia BR 101; oeste com área rural.
- Lei nº684/2008: Fica denominado bairro “**São Pedro**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Córrego Malaquias; sul com Córrego Abissínia; leste com bairro Nova São Mateus; oeste com Avenida Joao Batista Crespo.
- Lei nº683/2008: Fica denominado bairro “**Santo Antônio**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Bairro Santa Tereza e Rua Theotônio Vilela; sul com Bairro Novo Horizonte, Córrego Malaquias e Avenida Dom José Dalvit; leste com Rodovia BR 101 e Bairro Santa Tereza; oeste com avenida João Batista Crespo e Bairro Ayrton Senna.



- Lei nº682/2008: Fica denominado bairro “**Aroeira**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com afluente do Córrego Bamburral; sul com Córrego da Abissínia; leste com Córrego do Osso; oeste com área rural.
- Lei nº675/2008: Fica denominado bairro “**Nova Conquista**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com o Córrego Forno Velho; sul com Avenida João Nardoto; leste com Rua 02; oeste com Rua 01.
- Lei nº216/1991: Fica denominado bairro “**Arnaldo Bastos**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Terreno de Ernesto Bonomo; sul com Rua Cel. Constantino Cunha; leste com Rua Santa Catarina; oeste com Rua Dr. Péricles Ferreira Ramos.
- Lei nº009/1977: Fica denominado bairro “**Dom José Dalvit**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Avenida José Tozzi; sul com BR 101; leste com Av. Raimundo Guilherme Sobrinho; oeste com Rua Profa. Izaura Santos.
- Lei nº135/1990: Fica denominado bairro “**Carapina**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com a Rod Othovarino Duarte Santos até a AAPES; sul com o Córrego da Biquinha; leste com Rua da Liberdade até Rua 13 de Abril; oeste com Associação Atlética dos Petroleiros do ES.
- Lei nº232/1992: Fica denominado bairro “**Chácara do Cricaré**” o conjunto habitacional conhecido como INOOCOOP.
- Lei nº530/1997: Fica desmembrado do Distrito de Barra Nova e denominado Bairro “**Guriri**”
- Lei nº119/2002: Fica denominado bairro “**Vitória**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com a Av. Ayrton Senna; sul com Córrego Ribeirão; leste com Av. João Batista Crespo; oeste com Bairro Bonsucesso.
- Lei nº170/2002: Fica denominado bairro “**Universitário**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com o Córrego da Bica; sul com Córrego Forno Velho e a Av. Othovarino Duarte Santos; leste com Córrego da Bica; oeste com Av. Central e divisa do loteamento San Remo.
- Lei nº185/2002: Fica denominado bairro “**Jackeline**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Avenida João Nardoto e com as ruas Vitória, Oraldo Toscano e parte da Rua João Evangelista Monteiro Lobato; ao sul com Córrego do Ribeirão; leste com Bairro Cohab; oeste com Rua Zenor Pedrosa Rocha, com parte da Rua Manoel Nunes de Araujo e parte da General Osório.
- Lei nº685/2008: Fica denominado bairro “**Bonsucesso**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte Av. Ayrton Senna; ao sul com Córrego Abissínia a leste com Av. Terra e Bairro Ayrton Senna; oeste com Córrego do Osso.



- Lei nº792/2009: Fica denominado bairro “**Colina**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Córrego Bamburrall; sul com Córrego da Biquinha; leste com Córrego do Osso; leste com RUA São Miguel.
- Lei nº804/2009: Fica denominado bairro “**Seac**”, obedecendo aos seguintes confrontantes: norte com Córrego dos Cavalos; sul com Posto Flecha; leste com Floresta Rio Doce; Oeste com Rodovia BR 101.

O relevo na cidade é, em sua grande maioria, plano, estando a sede do município a 37,7 metros no nível do mar. A parte central do município, é constituída de chapadões terciários com leve declividade para o litoral, possuindo altura entre 30 e 100 metros. Na parte oeste, são encontradas formações graníticas com até 350 metros de altitude e o litoral constitui-se num relevo plano, com regiões alagadiças e dunas, não ultrapassando 4 metros de altitude.

Dentro do município são encontradas três bacias hidrográficas importantes. A bacia do Rio Doce abrange uma pequena área do município, podendo ser observada na região do vale da Suruaca.

A bacia do rio Itaúnas abrange uma pequena área do distrito de Itauninhas, sendo a bacia do Rio São Mateus a mais abrangente entre as três, drenando mais de 90% da área mateense.

A bacia do Rio São Mateus, também conhecido no município por Rio Cricaré, possui aproximadamente 103 351 km². Banha dez municípios nos estados de Minas Gerais e do Espírito Santo, desaguando no oceano Atlântico, no município de Conceição da Barra. Tem como principais afluentes os rios Cotaxé, também conhecido como Braço Norte do Rio São Mateus, Preto, Mingau da Vovó, Panela Velha e Pirapococa. Além disso, este rio possui a característica quase única de possuir um defluente: o rio Mariricú.

A cidade também possui 43 quilômetros de litoral, onde são encontradas as praias do Abricó, Aldeia do Coco, Barra Nova, Bosque, Brejo Velho, Caramujo, Gameleira, Guriri, Campo Grande, Oitizeiro, Ranchinho e Urussuquara, sendo Guriri a mais conhecida destas.

Dentre as principais partes da hidrografia de São Mateus, pode-se citar:

- **Rio São Mateus:** É formado por dois braços: o rio Cotaxé ou rio do Norte, com 224 km de extensão, cuja nascente se localiza no Município de Ouro Verde, em Minas Gerais; e o rio São Mateus ou Cricaré ou ainda chamado Braço Sul, com 188 km, cuja nascente é localizada no Município de Itajubinha, também em Minas Gerais.



- **Vale do Rio Cricaré:** O vale do Rio Cricaré forma uma das mais belas paisagens do Estado do Espírito Santo. O rio São Mateus (ou Cricaré), serpenteando sobre o vale, desenha o "S" e o "M", que são as iniciais do nome da cidade. Servindo como a única via de acesso, o rio recebia embarcações que transportavam a produção de farinha, açúcar, madeira e café. O pescado no rio é abundante, principalmente o robalo, a traíra, o piau e o judeu, produzindo ainda mariscos como siri, camarão e pitu. Sua bela paisagem pode ser vista da Praça do Mirante, no centro da cidade, ao lado do Museu de São Mateus.
- **Rio Preto:** Nasce em São Mateus, próximo da sede do Distrito de Nestor Gomes. É formado pela junção dos córregos Grande, Areia, Cerejeira e braço sul do rio Preto. Recebe outros pequenos afluentes e deságua no rio São Mateus, entre a sede da cidade e o rio Mariricú. A partir da década de 1970, esse rio de águas escuras, típico das regiões de turfas, passou a ser um balneário frequentado pelos banhistas que, na volta da praia de Guriri, faziam ali uma parada para tirar o sal do corpo.
- **Rio Mariricú:** Afluente do rio São Mateus, o rio Mariricú fica na aprazível região que tem o mesmo nome, separando a ilha de Guriri do continente. É propício para passeios de barco e pesca de linha. Mariricú é uma corruptela do termo tupi marerike, que significa fortaleza ou paliçada, que eram erguidas pelos índios para se defenderem contra invasões. Existiam várias ao longo do rio Cricaré na época da colonização do Brasil.
- **Manguezal de Barra Nova:** A 30 km do centro de São Mateus, um rio de águas escuras e vários canais fazem caminho no meio de uma vegetação exuberante, formando uma grande área de mangue que protege a vida dos caranguejos, goiamuns e outros mariscos. O acesso pode ser feito através da estrada para Barra Nova e também pela estrada do Nativo.
- **Ilha de Guriri:** Com a abertura da nova barra (Barra Nova) ficou criada a ilha de Guriri, a maior do Estado do Espírito Santo. Limitada pelos rios Mariricú, São Mateus e pelo Oceano Atlântico, com 102 quilômetros quadrados, a parte norte da ilha pertence ao Município de Conceição da Barra. Em Guriri, estão localizados os pequenos lugarejos de Meleiras, Quadrado e Barreiras, que eram antes habitados por índios tupinambás. Estes lugarejos estão localizados às margens do rio Cricaré e contam com serviços de bar e restaurantes, onde são servidos moquecas e frutos do mar. A parte sul da ilha pertence ao Município de São Mateus, onde possui uma extensa área urbana, denominada Guriri, medindo aproximadamente 8 km de praia, com início ao norte, na divisa com o Município de Conceição da Barra e terminando ao sul, após o loteamento Parque dos Albatrozes. Seguindo em



direção ao sul, encontramos as praias denominadas como praia do Oitizeiro, praia do Brejo Velho, praia do Ranchinho e a praia da Gameleira, todas agrestes e com área de restinga, sendo a praia de Barra Nova a última da ilha de Guriri. São Mateus tem 43 km de costa com praias de água limpas, mornas e sem nenhum tipo de poluição, o que atrai muitos turistas. A praia de Guriri é assim chamada devido à existência de grande quantidade de pequenos coqueiros que os índios chamavam "Guriri", que significa "coco pequeno".

O clima mateense é caracterizado, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, como tropical quente superúmido com temperatura média compensada anual em torno dos 24 °C, com verões chuvosos com temperaturas elevadas e invernos mais amenos. Ou seja, favorecendo a vinda de turistas as praias do município.

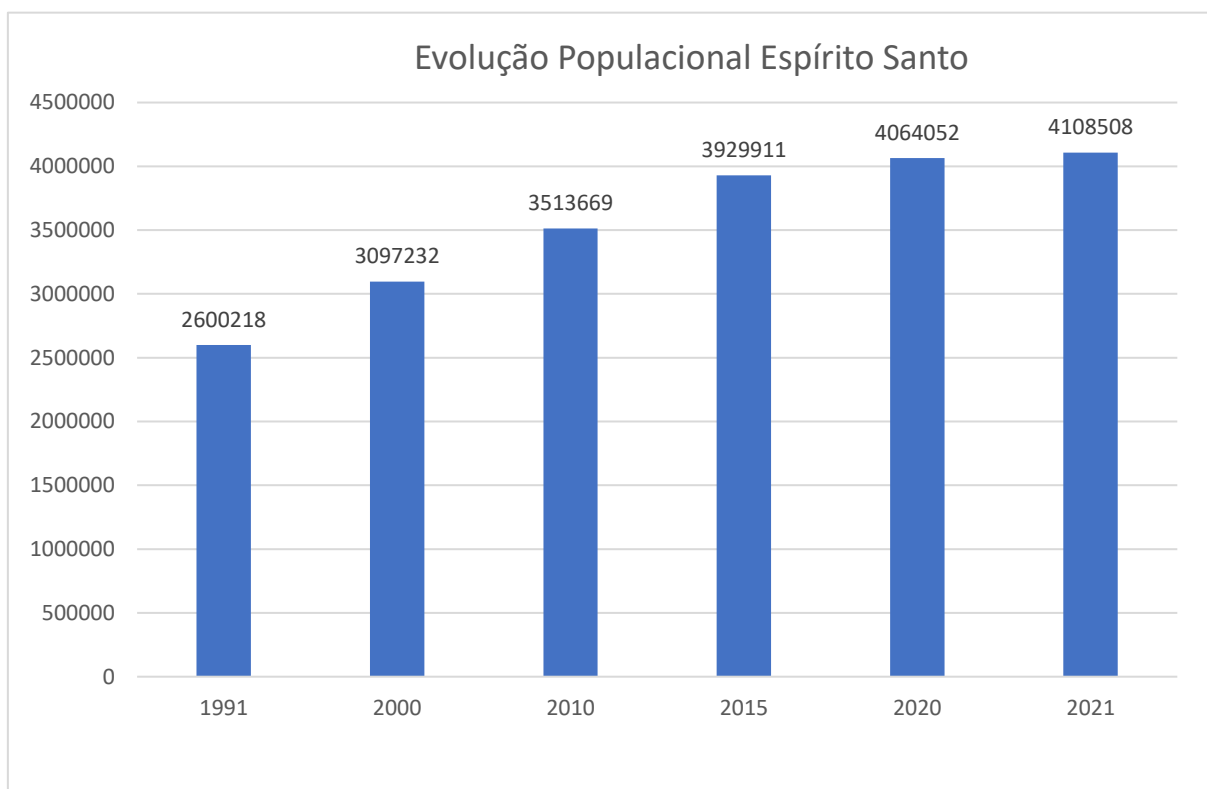
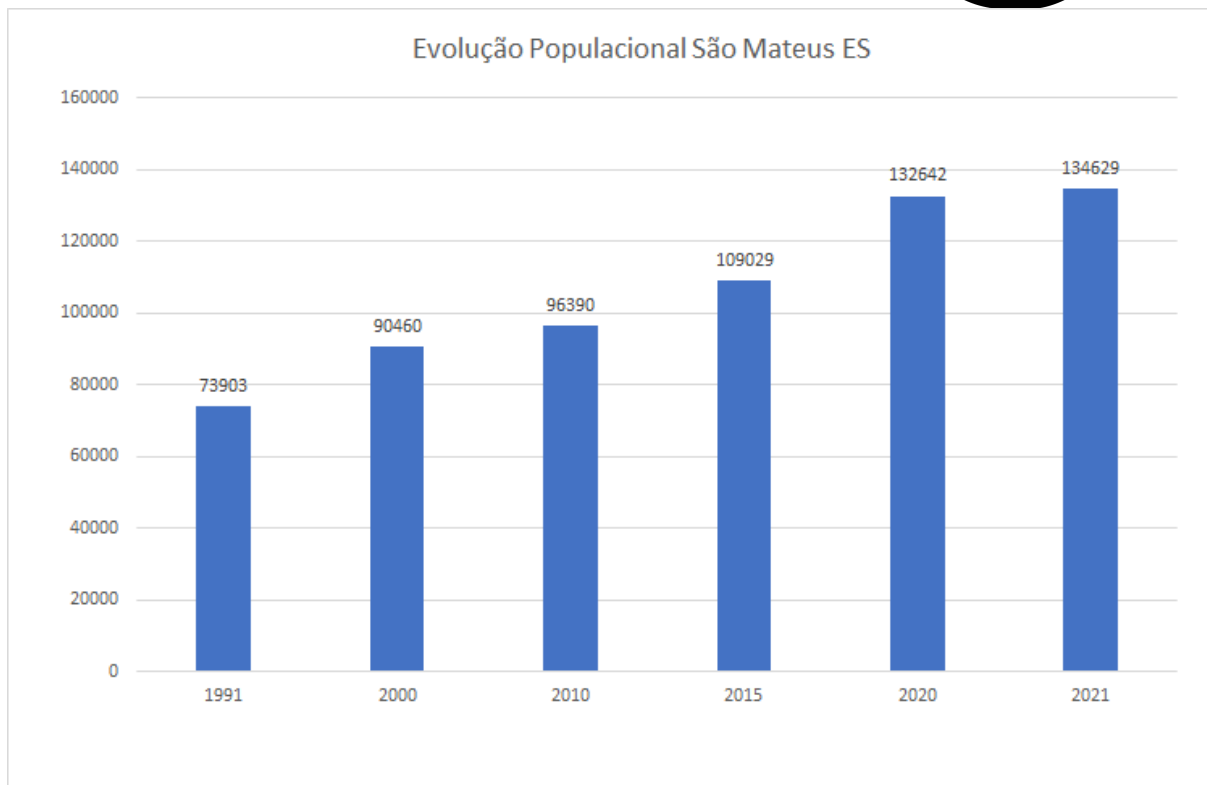
Em São Mateus, na região costeira, predominava como vegetação a restinga. Toda a área de restinga ainda presente no município é considerada Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, além de toda a faixa litorânea mateense ser parte integral da área de amortecimento do Parque Nacional Marinho dos Abrolhos. A beira mar, na praia de Guriri, é possível ver as dunas preservadas com restingas.

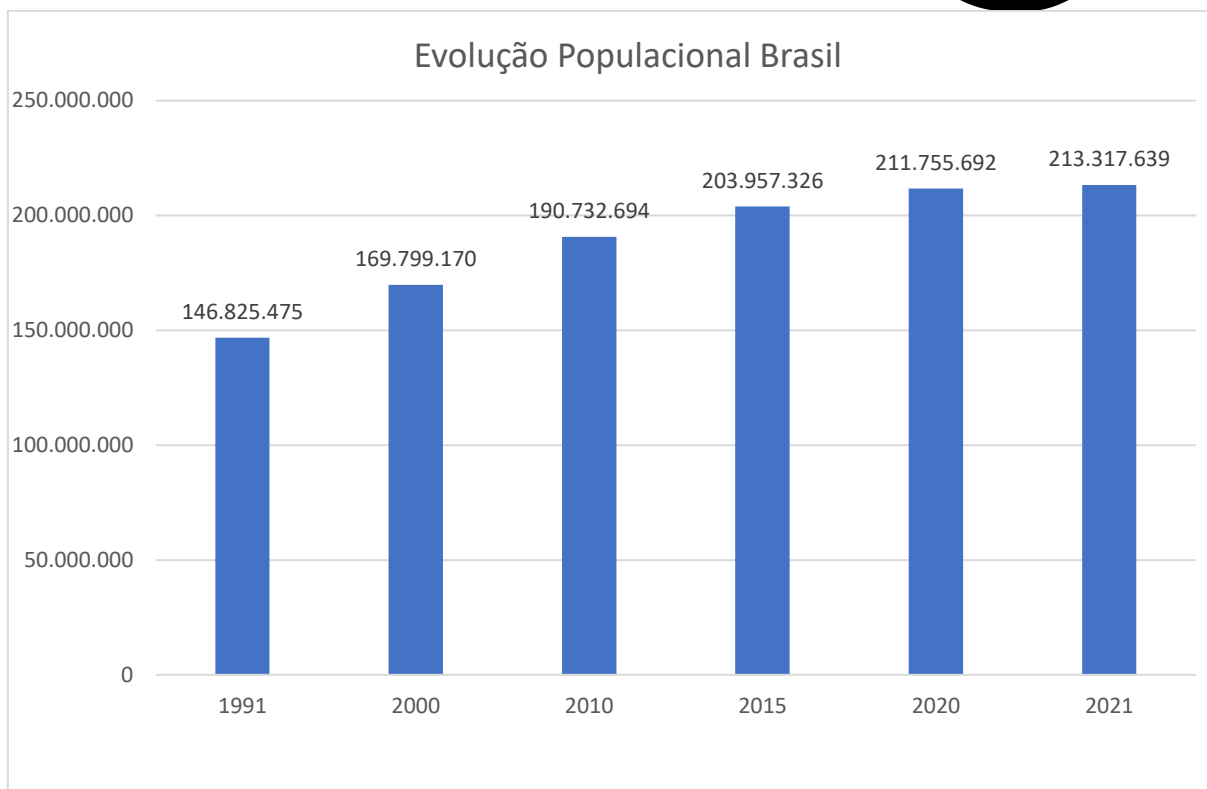
Já vales dos rios, a cobertura era de Mata Atlântica, porém quase toda a área de Mata Atlântica deu lugar a monocultura de reflorestamento (eucalipto), à pecuária e às diversas culturas presentes no município, como o café, o coco e a pimenta-do-reino. No entanto ainda são encontradas algumas diversidades em ilhas não devastadas, com algumas espécies de bromélias e orquídeas, além da palmeira-indaiá, ipê-amarelo, embaúbas, quaresmeiras, samambaias, entre outras. Em andamento no município se encontra a construção do Plano da Mata Atlântica.

2.3. ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

De acordo com dados do último censo realizado pelo IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a população em 2010 do Município alcançava 96.390 habitantes entre moradores da zona rural e urbana. A estimativa realizada pelo IBGE aproxima a população em 109.028 habitantes para 2015. Já para 2021 a população estimada é de 134.629 pessoas, com densidade demográfica de 46,62hab/km², equivalente a 5,12% do território capixaba. A seguir pode-se ver a evolução populacional de São Mateus, do estado e do país.







Através deste levantamento de dados do IBGE da população nos últimos anos, é possível calcular a taxa de crescimento populacional por década, conforme tabela a seguir:

Evolução Populacional	Censo IBGE					Taxa de Crescimento		
	1991	2000	2010	2015	2020	1991-2000	2000-2010	2010-2020
São Mateus	73.903	90.460	96.390	109.029	132.642	2,27%	0,64%	3,24%
Espírito Santo	2.600.218	3.097.232	3.513.669	3.929.911	4.064.052	1,96%	1,27%	1,46%
Brasil	146.825.475	169.799.170	190.732.694	203.957.326	211.755.692	1,63%	1,17%	1,05%

Entre o ano de 1991 e o ano de 2000, a taxa de crescimento de São Mateus foi superior ao Estado e ao País. No entanto entre o ano de 2000 e o ano de 2010 houve um incremento no número de habitantes do município a uma taxa anual de 0,64% a.a., esta taxa é a metade do crescimento obtido pelo Estado do Espírito Santo que ficou próximo a 1,27% a.a. e ainda foi inferior ao do Brasil onde a taxa de crescimento anual não atingiu 1,20%. O crescimento nesta década, 2000 a 2010, é inferior ao crescimento observado na década anterior, 1991 a 2000, quando a taxa de crescimento anual foi de 2,27%. Todavia observa-se que entre os anos de 2010 e 2020 o crescimento populacional da cidade de São Mateus novamente voltou a



crescer foi de 3,90% enquanto o Espírito Santo teve uma taxa de crescimento de 1,46% e o Brasil de 1,05%. Ou seja, a cidade teve mais que o dobro do crescimento do país e do estado, mostrando assim o potencial crescimento da região e que as pessoas vêm se instalando na região na última década.

Ainda sobre a população, outro fator importante é quantidade de população rural e urbana. De acordo com o último censo realizado pelo IBGE, em 2010, o número de habitantes considerados moradores da zona urbana do Município representa 77,54% em relação ao total, mostrando-se assim um Município com concentração urbana razoável como apresentado na Tabela a seguir:

Classificação	População	População (%)
Rural	24.487	22,46%
Urbana	84.541	77,54%
Total	109.028	100,00%

Apesar de ainda não ter sido feito um novo censo a população estimada pelo IBGE para o ano de 2021 é de 134.629 habitantes, portanto, proporcionalmente tem-se a seguinte estimativa:

Classificação	População	População (%)
Rural	30.103	22,46%
Urbana	103.925	77,54%
Total	134.028	100,00%

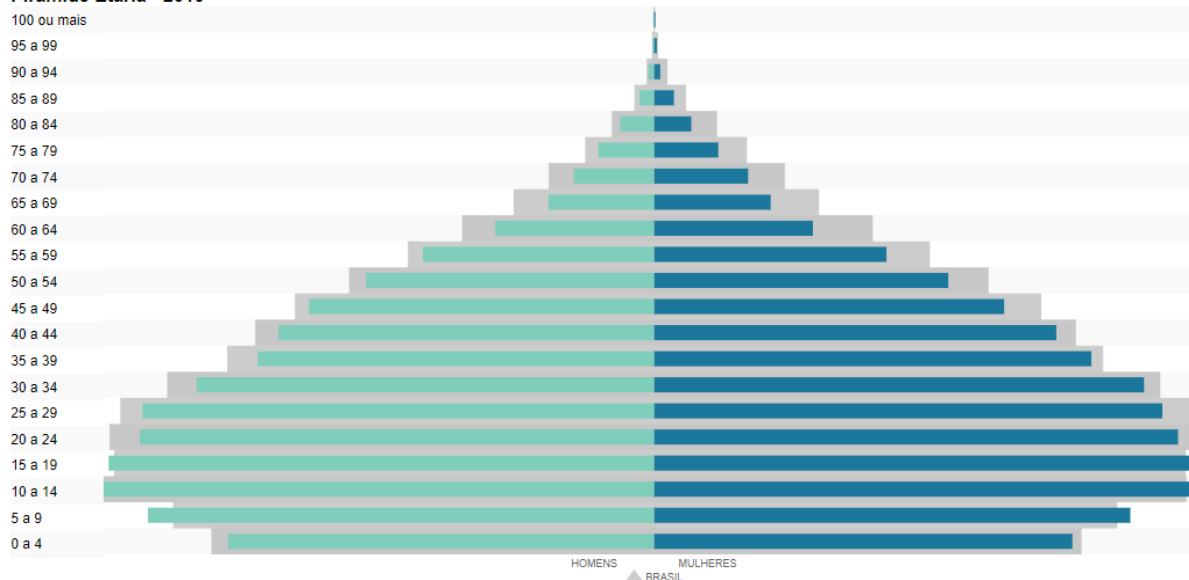
A quantidade crescente de população na zona urbana é uma preocupação para mobilidade, principalmente pois até então não havia um planejamento da mesma na cidade e que conforme a figura Z é possível observar que a zona considerada urbana em cinza é consideravelmente menor do que a zona rural em amarelo gerando uma grande concentração de pessoas em um espaço reduzido.

O gráfico a seguir apresenta a pirâmide etária do Município indicando uma idade média 30,1 anos, próxima a média estadual (31,92 anos) e inferior à média nacional (32,05 anos)



A população menor de 18 anos é de aproximadamente de 35% da população total e a de pessoas acima de 65 anos é próxima a 8% da população. Portanto a população economicamente ativa é de 57% da população total.

Pirâmide Etária - 2010

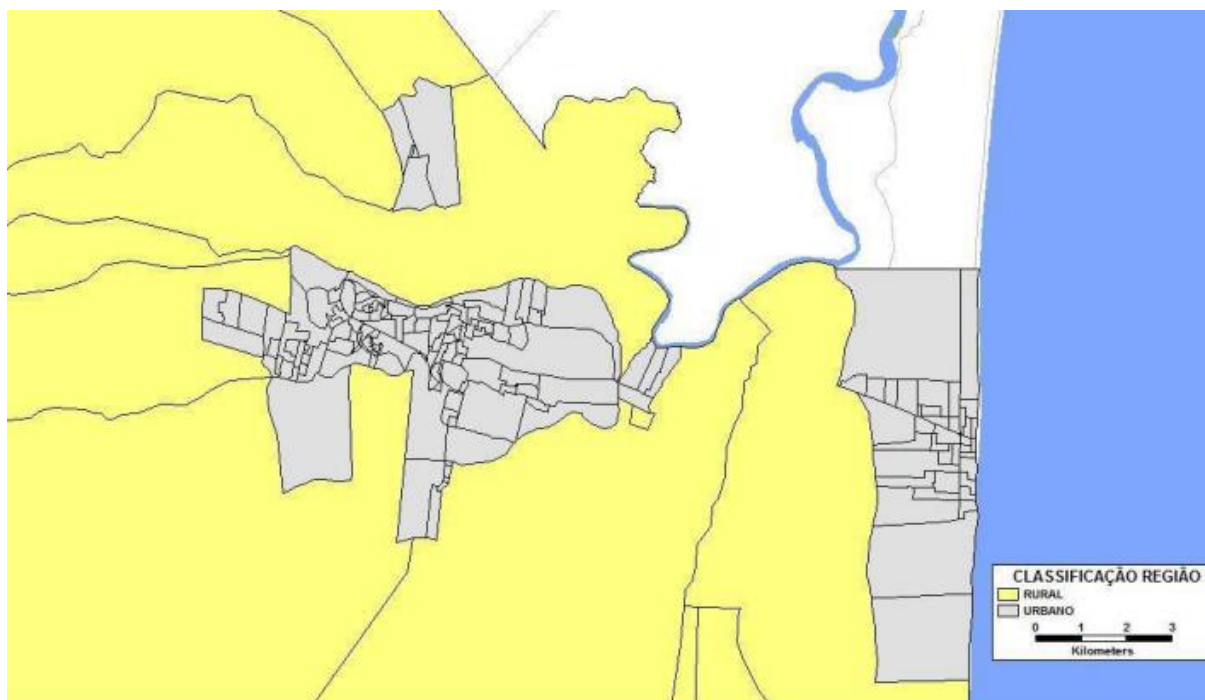


Quanto à situação econômica, sabe-se que em São Mateus, conforme o IBGE, o salário médio mensal dos trabalhadores formais é de 2,1 salários mínimos e o PIB per capita em 2019 foi de R\$ 18.117,25. No contexto histórico e físico mostrou-se que a cidade é muito propensa a recepção de turistas portanto um grande gerador de renda para o município é o turismo, porém, este não é o único.

Ao se falar da economia, sua característica principal é a diversificação. A agricultura, pecuária e fruticultura são atividades fortíssimas no Município. Também merece destaque especial o petróleo, explorado desde os anos 60. Além disso, o comércio local é referência no norte do Estado e extremo sul da Bahia. Até mesmo em atividades como plantação de coco verde, a cidade tem grande destaque.

Os dados tem como fonte o último censo populacional realizado pelo IBGE. Como base para seus estudos, o IBGE divide as cidades em setores censitários onde o setor é a menor unidade territorial, formada por área contínua, integralmente contida em área urbana ou rural, com dimensão adequada à realização da coleta de dados por um pesquisador que vai campo por ocasião do censo. O setor constitui um conjunto de quadras, no caso de área urbana ou uma área do município no caso de uma área não urbanizada. Estes setores censitários nos trazem diversas informações, inclusive econômicas. A área do município de São Mateus é dividida em setores censitários urbanos na região da sede e Guriri e setores rurais nas demais áreas, apresentados no mapa abaixo.





Setores Censitários

Fonte: Estudo prefeitura 2015

Os dados socioeconômicos distribuídos entre os setores censitários de um município são de fundamental importância no planejamento geral das cidades, não obstante isto ao planejar a mobilidade urbana necessita analisar a distribuição destes dados.

Os mapas a seguir ilustram estas distribuições de forma a representar um panorama social da cidade ajudando os planejadores a tomar algumas decisões ao longo do projeto.

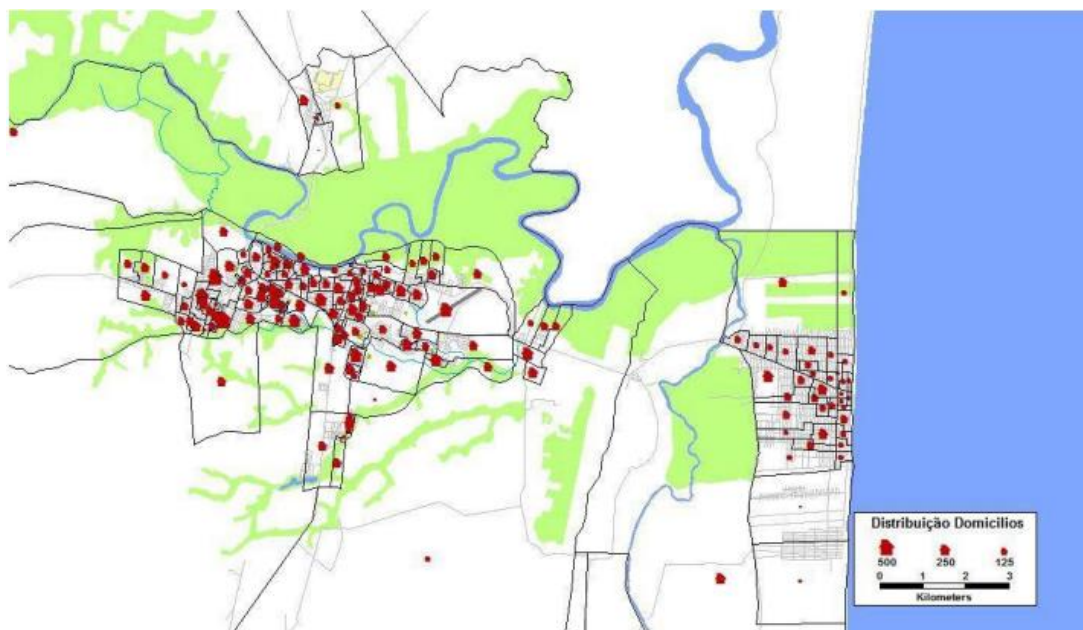
A distribuição populacional, representada no mapa a seguir, juntamente com a distribuição do número de domicílios são as formas básicas de se entender onde estão a maior parte da população portanto a onde estarão os maiores gargalos. Como grande parte dos centros urbanos do Brasil, São Mateus, tem maior concentração de habitantes e de residências nas áreas urbanizadas da cidade. Nos mapas a seguir pode se observar esta concentração.





Distribuição populacional área Urbana

Fonte: Estudo prefeitura 2015



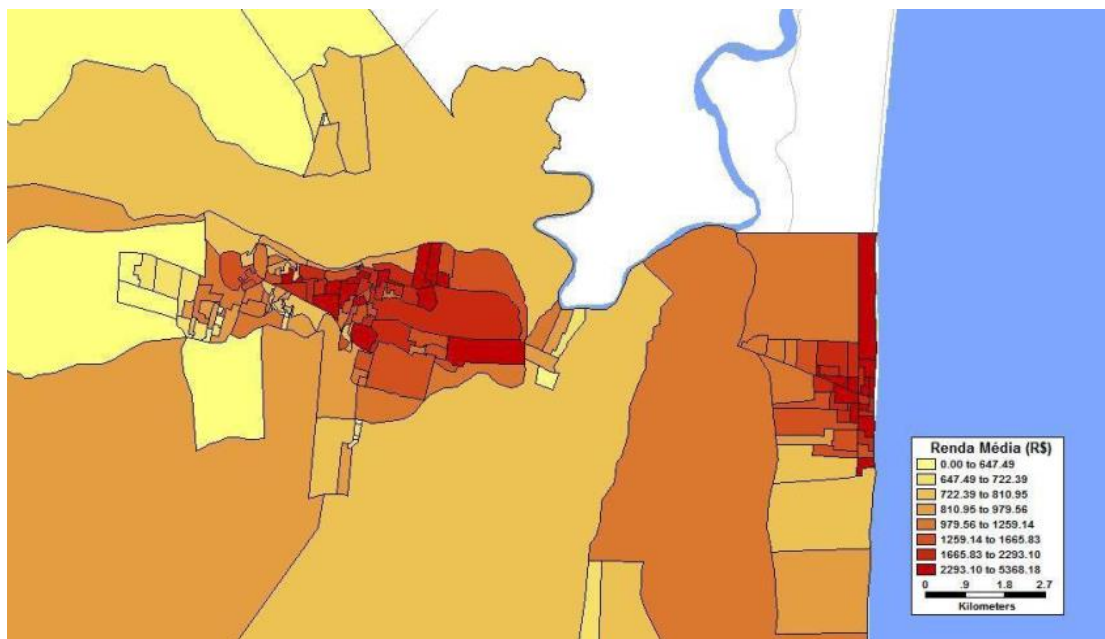
Distribuição dos domicílios

Fonte: Estudo prefeitura 2015



Segundo o IBGE o produto interno bruto de São Mateus para 2012 foi de 1.378.165.000 reais, sendo a principal atividade econômica da região a prestação de serviços em geral, vindo seguido pela agropecuária e logo após a atividade industrial.

Estas atividades econômicas fazem com que a distribuição da renda média na cidade, de acordo com dados de 2010 do IBGE, sejam de acordo com o mapa apresentado abaixo.



Distribuição dos domicílios
Fonte: Estudo prefeitura 2015

A região central concentra os setores com maior renda média nominal, seguida da região com polos industriais da cidade

3. CRESCIMENTO VIÁRIO E IMPORTÂNCIA URBANA DA CIDADE

Há poucos registros sobre a povoação da cidade. Utilizou-se como base pesquisas e o livro História, Geografia e Economia de São Mateus escrito por escrito Eliezer Ortolani Nardoto. Na cidade as primeiras habitações foram erguidas onde atualmente está a Praça de São Mateus. A vila de São Mateus passou a ser subordinada ao governo do Estado da Bahia e, a partir desse momento, houve um grande crescimento, pois, muitas famílias baianas de renome vinham morar na Vila.

O primeiro traçado oficial de ruas foi delineado oficialmente em 1764 por Thomé Couceiro de Abreu, na época ouvidor da Capitania de Porto Seguro que elevou a povoação a Vila. Nesta época conforme NARDOTO (2016) neste dia foi medida a praça em frente à Igreja Matriz de São Mateus, foi demarcado o terreno para a



construção Casa de Câmara e Cadeia e o Pelourinho em frente, foram medidas a atual Rua Barão do Aymorés e a atual Rua Dr. Moscoso.

A Vila de São Mateus virou Município pelo Ato Provincial de 03 de abril de 1848, mas a celebração ocorre no dia 21 de setembro, início da colonização europeia, em 1544. A origem do nome remete à visita do padre José de Anchieta à cidade num dia 21 de setembro, data que é celebrada em homenagem ao Evangelista São Mateus.

Até o final da década de 1940, os meios de transporte de passageiros e mercadoria utilizados para toda a região norte do Espírito Santo eram os animais (cavalos e tropas de muares).

Havia também uma ferrovia, e intenso movimento no Porto, com pequenas embarcações. Vendiam-se mercadorias na Vila e Interior, como Barra de São Francisco, Nova Venécia, Boa Esperança, Jaguaré, etc. – todas pertenciam ao território de São Mateus. Devido a pouca profundidade e largura do rio em alguns lugares, os navios só podiam entrar ou sair da cidade a cada 15 dias, nas luas cheias e novas, períodos em que as marés são mais altas.

Até o final da década de 1950, de acordo com NARDOTO (2016), a área central de São Mateus limitava-se ao Porto, às casas da Praça de São Mateus e São Benedito e as poucas ruas existentes. Nesta época já eram presentes na cidade as seguintes

ruas: Rua Dr. Moscoso, Barão dos Aymorés, Cel. Cunha Júnior, Cel. Constantino Cunha e travessas, Avenida José Tozzi, Avenida Jones dos Santos Neves (que na época se iniciava no Fórum e terminava no cruzamento com Av. José Tozzi).

O grande crescimento da área urbana de São Mateus aconteceu mesmo a partir da implantação da Petrobras e das empresas reflorestadora.



FOTO 12 - ÁREA URBANA DE SÃO MATEUS-1970
Fonte: **IJSN**



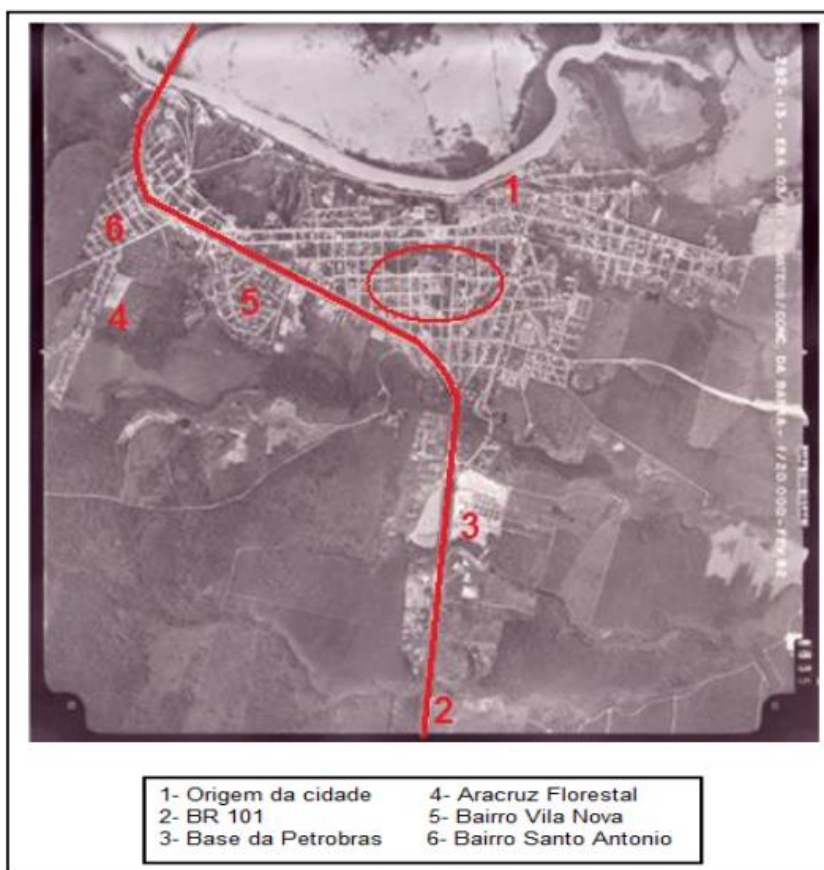


FOTO 13 - ÁREA URBANA DE SÃO MATEUS-1982
Fonte: IJSN

Nas duas fotos acima é possível ver a origem da cidade e seu primeiro traçado urbano mais consolidado em 1970 e 1982

Em 1972, ocorreu um estudo intitulado *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas* que trouxe quatro níveis de classificações para cidades:

NÍVEL	1° nível				2° nível		3° nível		4° nível	
	Centros Metropolitanos				Centros Regionais		Centros Sub-regionais		Centros Locais	
CATEGORIA	1a	1b	1c	1d	2a	2b	3a	3b	4a	4b

QUADRO 3- HIERARQUIA DOS CENTROS URBANOS
Fonte: IBGE/*Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas* (1972)
Organização: Soliane Bonomo, 2009.

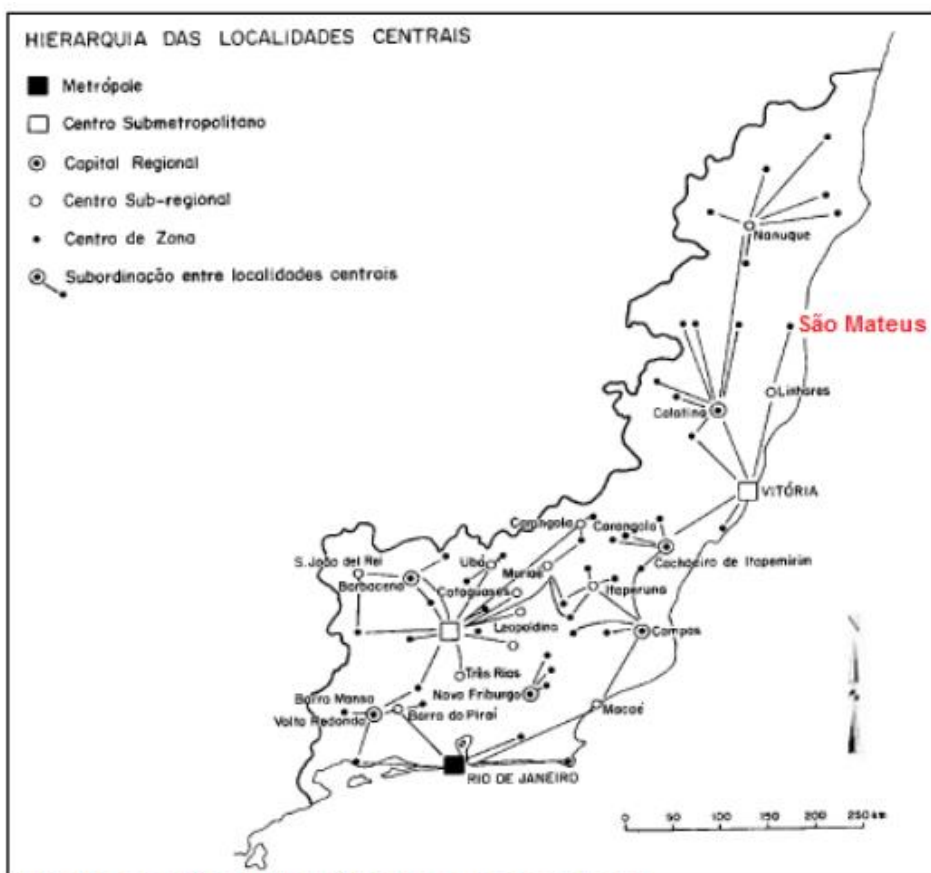
Neste estudo, conforme Bonomo (2010), São Mateus foi classificada como centro de nível 4, ou seja, um centro local subordinado a Colatina (centro de nível 3) e diretamente vinculada à Vitória (centro regional) e à área de atuação regional do Rio de Janeiro.



Classificada na categoria “b”, São Mateus subordinava os municípios de Boa Esperança, Conceição da Barra e Pinheiros, oferecendo-lhes uma considerável quantidade de serviços. Além disso, exercia um grande papel na concentração da produção agrícola e atendia, com menor intensidade de serviços, a outros municípios vizinhos.

Como forma de atualização deste estudo, em 1987, o IBGE passou a criar o conceito de Regiões de Influência das Cidades (RECIC) que define a hierarquia dos centros urbanos brasileiros e delimita as regiões de influência a eles associados.

É nessa pesquisa em que se identificam, por exemplo, as metrópoles e capitais regionais brasileiras e qual o alcance espacial da influência delas. Portanto, baseando-se na centralidade dos centros urbanos analisados, os mesmos foram classificados de acordo com os seguintes níveis hierárquicos: a) Metrópole Regional, b) Centro Metropolitano; c) Capital Regional; d) Centro Sub-regional.) Centro de Zona. E na primeira RECIC São Mateus é indicado como Centro de Zona, porém para de ser subordinado a Colatina e sim, ao Centro Sub-Regional de Linhares, que no estudo anterior apresentava-se em um plano inferior ao de São Mateus.



MAPA 2- REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO RIO DE JANEIRO
Fonte: adaptado de IBGE/REGIC (1987)

Distribuição dos domicílios
Fonte: Estudo prefeitura 2015



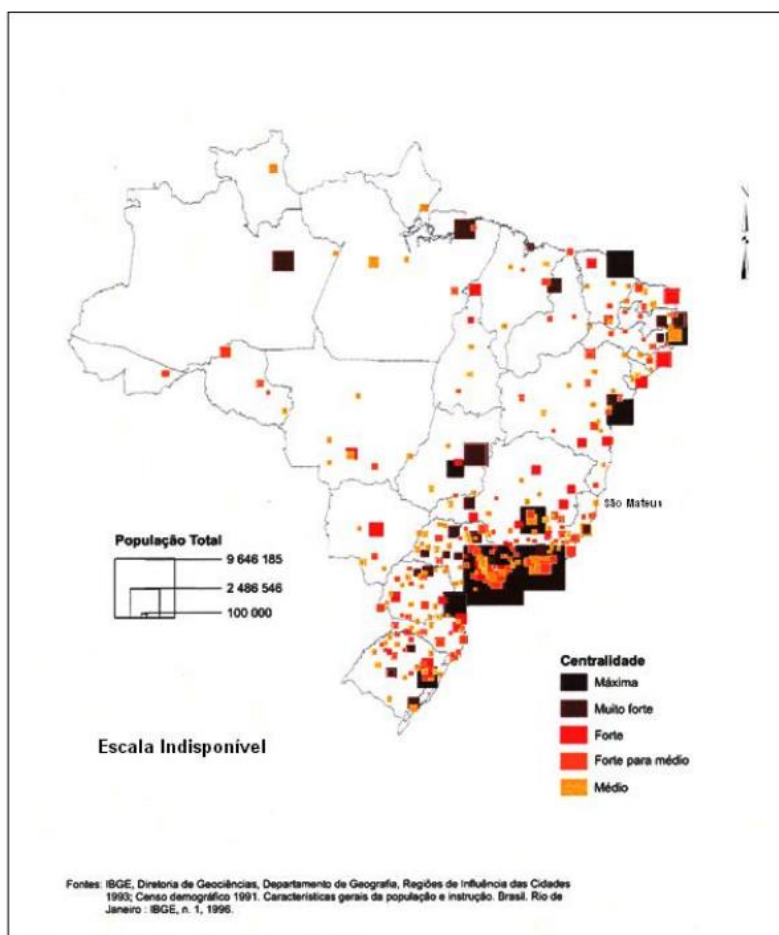
Os estudos do IBGE continuaram passando por constantes atualizações dessas Regiões de Influência. Em 2000, a atualização foi feita com um novo conceito de “centralidade”.

Níveis	Nº de cidades	Padrão das Cidades
Máximo	9	Metropolitano
Muito forte	24	Predominantemente Submetropolitano
Forte	35	Predominantemente de Capital Regional
Forte para médio	108	Predominantemente de Centro Sub-Regional
Médio	141	Tendendo a Centro Sub-Regional
Médio para fraco	195	Predominantemente de Centro de Zona (ou Centro Local)
Fraco	250	Tendendo a Centro de Zona (ou Centro Local)
Muito fraco	3733	Municípios Subordinados

QUADRO 4 – NÍVEIS DE CENTRALIDADE DAS CIDADES BRASILEIRAS (1993)

Fonte: IBGE, Diretoria de Geociências, Departamento de Geografia.

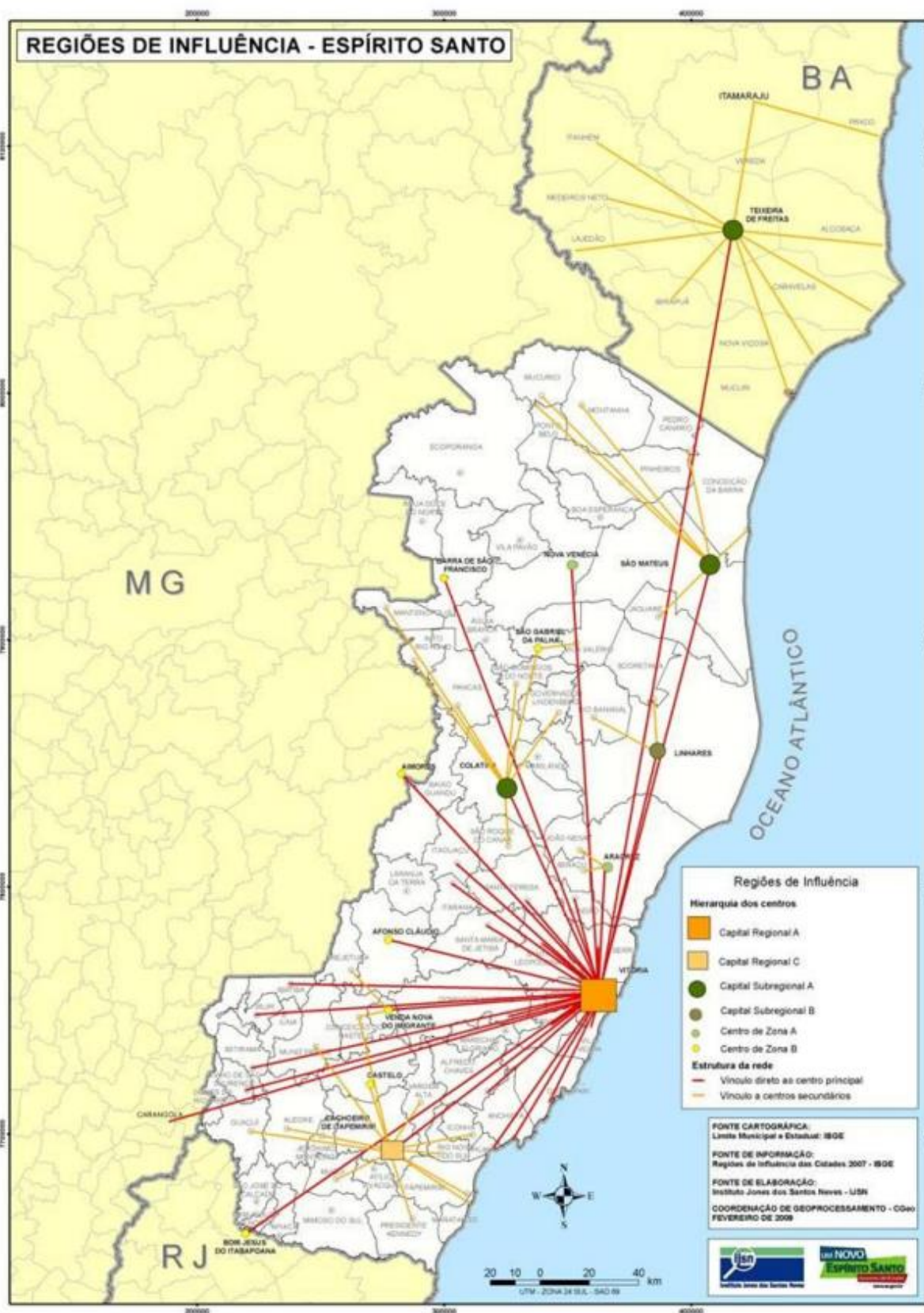
Preenchendo os pré-requisitos estabelecidos para a centralidade mínima, São Mateus foi classificada como uma cidade de nível de centralidade médio, permanecendo subordinada à área de atuação de Linhares e Vitória, respectivamente. Veja no mapa a seguir.



MAPA 3- NÍVEIS DE CENTRALIDADE (1993)

Fonte: adaptado de IBGE/REGIC (2000)





MAPA 6- REGIÕES DE INFLUÊNCIA – ES (2007)
Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN).



Pode-se observar no mapa 3, que, além de São Mateus, somente outros três municípios capixabas foram considerados centros urbanos de nível de centralidade médio, a saber: Cariacica, Vila Velha e Alegre. Levando-se em consideração que Cariacica e Vila Velha encontram-se inseridas na região metropolitana de Vitória, pode-se dizer que São Mateus teve seu papel no estado fortalecido, uma vez que o estudo apontou uma tendência dessa cidade se enquadrar num novo padrão urbano, o de Centro Sub-Regional, em função de ter se constituído anteriormente em uma localização industrial vantajosa

De acordo com essa subdivisão a cidade de São Mateus aparece classificada como Capital Sub-Regional A (Mapa 6), que possui uma ligação direta com o centro principal – Vitória – e mantém também um vínculo com centros secundários, como Conceição da Barra, Jaguaré, Pedro Canário, Montanha, Ponto Belo e Mucurici.

Por fim na atualização do IBGE de 2018, São Mateus se mantém como Centro Sub-regional A (3A) e com região de influência no Arranjo Populacional de Vitória/ES - Metrópole (1C).

Este contexto histórico do crescimento viário foi acrescido para mostrar a tendência de crescimento da cidade de São Mateus e que, portanto, uma importante cidade tanto na rede urbana estadual quanto de grande relevância e significado para o norte do estado.

Porém dentre todos esses aspectos apresentados do município, um importante é fato que é uma cidade que cresceu sem planejamento adequado ao longo do tempo trazendo assim diversos problemas para a mobilidade urbana, tais como:

- Acessos ao centro da cidade e ao bairro turístico, Guriri, são insuficientes principalmente em horários de picos do comércio e fins de semana.
- Loteamentos irregulares que cresceram sem infraestrutura e acabaram se tornando bairros;
- Ocupação desordenada de áreas de riscos;
- Inconformidade de calçadas, ainda que exista manual para calçada cidadã;
- Ausência de transporte público em novos bairros assim como insuficiência de transporte público em horários de picos devido a demanda;
- Gastos com saúde e superlotação hospitalar, visto que o maior hospital da cidade atende toda a região norte do estado e até mesmo outros estados;
- Exclusão social dos grupos periféricos e menos favorecidos.



4. O SISTEMA VIÁRIO

O sistema viário pode ser definido como a infraestrutura física que compõe uma malha definida e hierarquizada, reúne o conjunto de vias e logradouros que estruturam o tecido urbano e tem importante papel na configuração da paisagem e da vida urbana.

Sendo assim o Sistema Viário Estrutural tem que suportar às redes de mobilidade urbanas motorizadas e não motorizadas. Ou seja, neste ponto foi estudado e analisado questões relacionadas à gestão da circulação viária de todos os modos de transporte e os demais serviços de transporte urbano, excluindo o serviço de transporte público coletivo tratado no item anterior. Assim como as ações de trânsito, excluindo-se a infraestrutura que serão tratadas no tópico 3.3, e também os serviços de táxi, mototáxi e transporte escolar.

Para melhor diagnóstico e análise foi-se dividido o Sistema Viário em três principais redes:

- Rede Estrutural para mobilidade motorizada
- Rede Estrutural para o transporte ciclovitário
- Rede Preferencial para a circulação de pedestres

A Rede Estrutural para a mobilidade motorizada inclui todos as vias assim como os veículos ali presentes como carros, caminhões, motocicletas, táxis, transporte escolar entre outros. Tem como objetivo organizar a funcionalidade das vias existentes de acordo com a sua posição estratégica no conjunto da circulação urbana, sua capacidade e densidade de fluxos, uso e ocupação do solo e interatividade entre trânsito e usos urbanos.

Nesta primeira parte do diagnóstico será abordado alguns pontos como a classificação e a hierarquização viária, a infraestrutura deste sistema e alguns dos principais pontos que os compõe focando na Rede Estrutural Motorizada excluindo os transportes públicos que serão abordados no item 4 e para a Rede Preferencial para circulação de Pedestres. A Rede Estrutural para o transporte Ciclovitário será abordada no item 3.

4.1. CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

Para melhor organização dos conceitos da Rede Motorizada e assim melhor diagnóstico das mesmas temos algumas classificações importantes definidas pelo CTB - Código de Trânsito Brasileiro. As vias urbanas são divididas, pelo CTB, em quatro categorias: trânsito rápido, local, arterial e coletora. Na seção de definições do



Código de Trânsito Brasileiro, pode-se observar o que o código entende como vias urbanas que seguem as seguintes definições:

- **Via de trânsito rápido:** As vias de trânsito rápido possuem um acesso especial, sem interseções de nível, e não são ligadas diretamente a lotes, além de não apresentarem passagem direta de pedestres no nível da via. Para essa subcategoria, a velocidade máxima é de 80 km/h.
- **Via arterial:** As vias arteriais são as avenidas que ligam duas regiões de uma cidade. O CTB define que elas são controladas por semáforos e que possuem interseções em nível, o que possibilita acesso a lotes e outras vias. A velocidade máxima é de 60 km/h.
- **Via Coletora:** Como o nome sugere, as vias coletoras têm a função de coletar e redistribuir o trânsito pela cidade. Geralmente, elas ligam as vias arteriais e rápidas às locais. A velocidade máxima delas é de 40 km/h, segundo o CTB.
- **Via Local:** Destinadas ao tráfego local, este tipo de via não possui semáforos e é utilizado para acessar áreas mais locais e áreas privadas. Em poucas palavras, este tipo é formado pelas ruas tradicionais, cuja velocidade máxima é de 30 km/h.

Já as vias rurais seguem apenas duas sub divisões: rodovias e estradas. Levando as seguintes definições:

- **Rodovias:** O CTB define as rodovias como vias rurais pavimentadas. Em pistas duplas, a velocidade máxima é de 110 km/h para carros, motocicletas e caminhonetas, e 90 km/h para os demais veículos. Nas rodovias de pista simples, a velocidade máxima é de 100 km/h para carros, motocicletas e caminhonetas, e 90 km/h para os demais veículos.
- **Estradas:** As estradas são os tipos de vias rurais não pavimentadas, sejam de terra, cascalho ou areia. De acordo com o CTB, a velocidade máxima nesse tipo de via é de 60 km/h.

Além das vias tem-se em uma cidade as rodovias que são de grande importância e que geram um grande tráfego para o local geralmente identificada pelos nomes ou dígitos.

No entanto a hierarquia viária adotada no município, especificada no Plano Diretor Municipal, difere um pouco como descrito abaixo conforme trecho retirado do PDM:



Seção IX Do Sistema Viário

Art. 178. Entende-se por Sistema Viário a rede destinada:

I - ao deslocamento de pessoas e bens, que abrange as vias destinadas à circulação de pedestres e à circulação de ciclistas e outros meios de transporte não motorizados;

II - as vias destinadas à circulação de veículos automotores para transporte coletivo;

III - as vias destinadas à circulação de veículos de carga;

IV - as vias destinadas à circulação de veículos automotores para transporte individual;

V - as áreas de estacionamento para bicicletas;

VI - as áreas de estacionamento para veículos automotores e os pontos de parada para o transporte coletivo.

Subseção I Da Hierarquia Viária

Art. 179. A hierarquia viária tem como objetivo classificar as vias segundo sua função, o seu tráfego predominante e as características de articulação nas diferentes escalas urbanas.

Art. 180. A hierarquia viária é fator determinante na definição de áreas centrais, de eixos dinâmicos, dos fluxos urbanos

Continua...

...continuação da Lei Complementar n.º. 123/2016.

contribuindo para a distribuição equilibrada dos fluxos nas vias e promoção da acessibilidade em seus diferentes níveis.

Art. 181. A hierarquia do sistema viário de São Mateus fica definida com base na classificação abaixo e constante no anexo XII:

I - Via Arterial Federal e Estadual são rodovias que cortam a área urbanizada do município com tráfego ininterrupto dentro da área urbana, interligando municípios.

II - Via Arterial Principal é a via de articulação municipal interna, possibilitando ligações de média ou longa distância.

III - Via Coletora é a via de ligação das vias locais com as vias arteriais.



local ou áreas restritas.

IV - Via Local é a via destinada apenas ao acesso

fora do perímetro urbano.

V - Vias Vicinais são as demais vias do município

VI - Vias para Pedestres são os logradouros públicos com características infraestruturais e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos aos pedestres.

Art. 182. As vias projetadas deverão dar continuidade às vias existentes, enquadrando-se na hierarquização viária, através de análise do fluxo futuro, considerando os índices urbanísticos previstos para a região, contando com a faixa de domínio e recuo definidos nos Projetos Viários previstos nos anexos VI e VII e inclusões que vierem a ser feitas através de Decreto do Executivo.

Art. 183. As vias projetadas deverão respeitar a legislação ambiental e o patrimônio histórico e arquitetônico do Município.

Art. 184. O dimensionamento de calçadas, ciclovias, vagas de estacionamento e inclinação máximas das vias de uso público, para novos projetos de urbanização e reestruturação de áreas urbanas e rurais são definidas de acordo com a hierarquia viária à qual a via pertence e de acordo com os anexos X e XI.

Art. 185. A seção das vias de uso público, para novos projetos de urbanização e reestruturação de áreas urbanas e rurais são definidas de acordo com a hierarquia viária à qual a via pertence e de acordo com o anexo X.

Art. 186. A identificação e classificação funcional das novas vias serão estabelecidas por Decreto do Executivo Municipal, mediante prévia aprovação do Conselho da Cidade de São Mateus.



Para a classificação hierárquica viária no Plano de Mobilidade será utilizada a classificação definida no PDM.

O Sistema Cicloviário configura em uma rede de vias com dispositivos especiais para a circulação segura de bicicletas que será tratado no item 03.

Por último a Rede preferencial para transporte de pedestres. Toda a forma de locomoção tem como componente um percurso a pé, que pode ser um deslocamento completo ou complementar a outra modalidade de transportes, seja para acesso ao transporte público, automóvel ou bicicleta. Assim, o planejamento da mobilidade urbana deve partir do reconhecimento de que esta é uma modalidade de circulação básica e que as calçadas têm que apresentar espaço suficiente e de boa qualidade para a circulação de pessoas sem deficiência, em cadeiras de rodas e portadoras de deficiência.



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

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

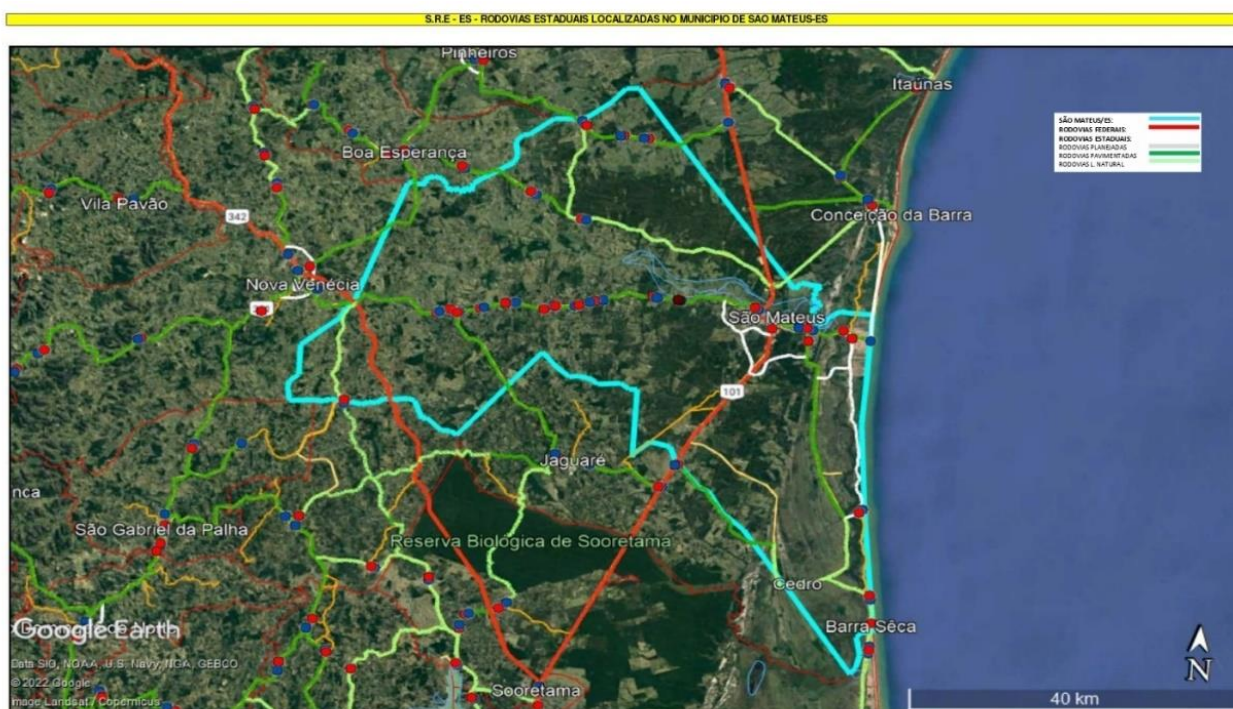
- **Calçadas de pedestres:** Consiste na configuração de espaços urbanos destinados a pedestres e a vivência urbana em vias com intensa interação entre transeuntes o uso do solo. Nestas vias o perfil viário da via é reformulado com o alargamento dos passeios e a manutenção de apenas uma canaleta para o tráfego de veículos.
- **Vias de Traffic Calming:** Consiste na configuração de espaços onde são implantadas medidas de moderação de tráfego em áreas com alta concentração de pedestres em conflito com elevados volumes de circulação de veículos motorizados. Nas vias com esta destinação são propostos alargamentos de passeios junto às esquinas para a maior aproximação entre os espaços de pedestres em lados opostos da via.
- **Rotas preferenciais de pedestres:** Consiste no tratamento especial de passeios para a criação de rotas que permitam ligações entre os principais pontos de origem e destino dos usuários, considerando a área central e seus principais polos atratores de demanda, principalmente escolas e equipamentos públicos. Nas vias com esta destinação são propostas padronizações de passeios e ações de acessibilidade universal.
- **Caminhódromo lúdico:** Consiste no tratamento especial de vias com interesse paisagístico para o estímulo de caminhadas para práticas lúdicas. Sua implantação contempla vias com larguras de passeios ou canteiros centrais avantajados e que propiciem a sua inserção de forma segregada no sistema viário.

A partir destes conceitos foi feito um estudo das vias urbanas no município de São Mateus para realizar a classificação e hierarquização viária assim se chegar a um melhor diagnóstico para o Samobilidade.



O primeiro passo foi entender quais são as rodovias na cidade, que geram um grande tráfego e fluxo para a cidade. Através do contexto histórico viário apresentado é possível perceber que São Mateus tem grande importância no transporte estadual e nesta parte do diagnóstico foi percebido confirmado tal fato pois há um grande número de rodovias que cortam o município. As rodovias são de grande valia para o transporte no Brasil pois são através dela que grande maioria da produção e de cargas é distribuída, além de como é feito o transporte de passageiros em via terrestre portanto é muito importante que estejam em boas condições de uso.

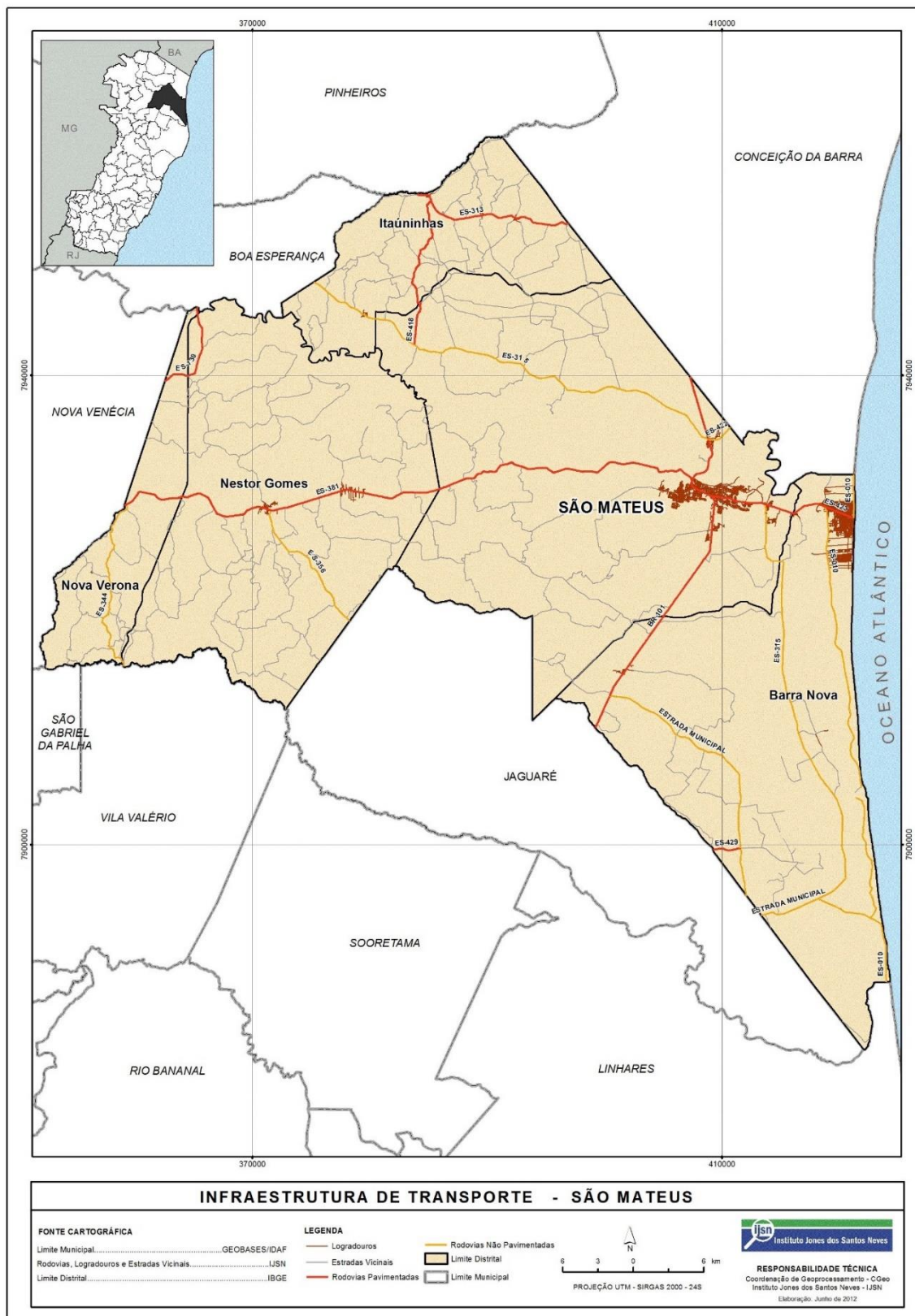
Abaixo é possível observar no mapa Google Earth (disponibilizado pelo DER-ES) de forma atualizado de 2022 as rodovias estaduais que cortam São Mateus e no Mapa de infraestrutura de transporte do IJSN de 2012 a malha rodoviária do município de São Mateus:



Mapa de Rodovias Estaduais

Fonte: Estudo Prefeitura





Mapa de Rodovias Estaduais

Fonte: Estudo Prefeitura



- **BR 101:** Liga o município a diversos municípios, inclusive a capital do Estado do Espírito Santo devido a concessão com a ECO 101 tem manutenções regulares feitas nela;
- **Rodovia ES 010:** Tem sete trechos em São Mateus sendo eles Entr. es-358 (Pontal do Ipiranga) - Entr. estrada municipal (Barra Nova Margem Sul), Entr. ES-429 (p/ Palmital) - Entr. ES-315 (Barra Nova), Entr. ES-315 (Barra Nova) - Entr. ES-318 (planejada), Entr. ES-010 (acesso) – Guriri, Entr. ES-010 (Mariricú) - Entr. ES-010 (acesso) (planejado), Entr. ES-010 (acesso) (planejado) - Entr. ES-315 (Pedra d' Água), Entr. ES-010 (Acesso) - Entr. ES-010
- **Rodovia ES 313:** Tem dois trechos em São Mateus sendo eles Entr. ES-130 (b) (Pinheiros) - Entr. Contorno de Pinheiros e Entr. ES-418 (Itauninhas) - Entr. br-101 (Sayonara)
- **Rodovia ES 315:** Tem seis trechos em São Mateus sendo eles Entr. ES-130 (Boa Esperança) - Entr. ES-418 (Patrimônio do Dilô), Entr. ES-418 (Patrimônio do Dilô) - Entr. BR-101 (a) (p/ São Mateus), Entr. BR-101 (b) - Entr. ES-010 (acesso) (Pedra d' água), Entr. ES-010 (acesso) (Pedra d' água) - Entr. ES-318(a) (planejada), Entr. ES-318 (a) (planejada) - Entr. ES-318(b) (planejada) e Entr. ES-318 (b) (planejada) - Entr. es-010 (Barra Nova) (planejada)
- **Rodovia ES 318:** Tem cinco trechos Entr. BR/ES-381 - Entr. ES-318 (acesso), Entr. ES-318 (acesso) (planejado) - Entr. BR-101, Entr. BR-101 - Entr. ES-315 (a), Entr. ES-315 (b) - Entr. es-010 (planejada) e Entr. ES-318 (planejada) - Entr. br-101 (acesso)
- **Rodovia ES 344:** Tem um trecho por São Mateus sendo ele Entr. BR/ES-381 (posto fiscal) - início do pavimento (São Jorge da Seca)
- **Rodovia ES 356:** Tem um trecho em São Mateus sendo ele Entr. BR/ES-381 (Nestor Gomes) - Entr. es-430 (p/ Jaguaré)
- **Rodovia ES 381:** Também conhecida como Rodovia Miguel Curry Carneiro Liga o município de São Mateus ao Nova Venécia;
- **Rodovia ES 422:** Rodovia que liga o bairro Litorâneo em São Mateus ao Município de Conceição da Barra;
- **Rodovia ES 423:** Também conhecida no trecho de São Mateus como Rodovia Othovarino Duarte Santos liga o bairro de Guriri ao bairro Centro de São Mateus e está no topo da lista que mais causa acidentes no município;
- **Rodovia ES 418:** Também conhecida como Estrada Itauninhas Biriricas pois liga as duas comunidades;



- **Rodovia ES 130:** Rodovia que liga Boa Esperança a Nova Venécia, porém tem uma pequena parte que corta o distrito de Nestor Gomes em São Mateus;
- **Rodovia ES 429:** A rodovia ES-429 é uma rodovia estadual que liga a BR-101 em Palmito (município de Jaguaré) a rodovia ES-010, próximo de Urussuquara (Município de São Mateus) no litoral.

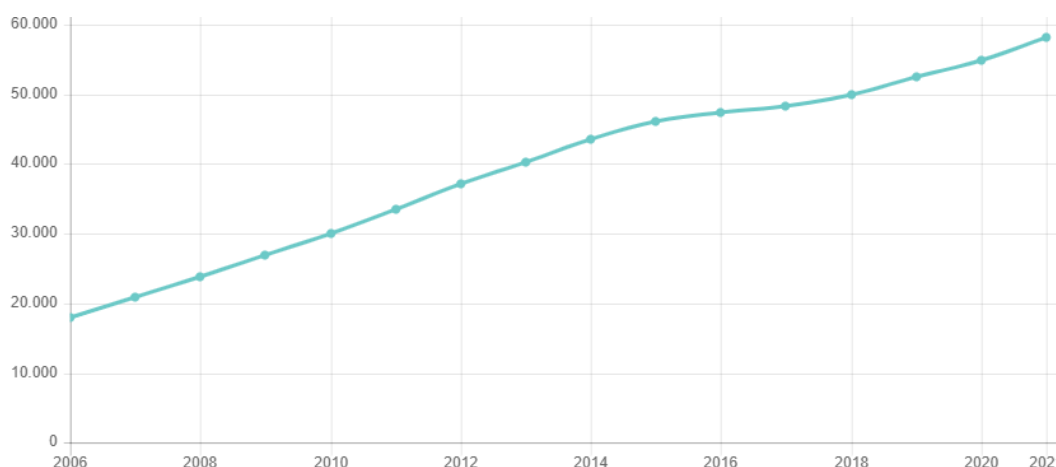
4.2. AS INFRAESTRUTURAS DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Foi explanado acima como se deu o crescimento viário ao longo dos séculos na cidade de São Mateus, apesar de historicamente considerado como uma vila do interior, se tornou um município de grande expressão no norte do estado nos últimos anos, assim como, foi percebido como funciona a estrutura viária da cidade na classificação hierárquica das vias. A partir de todos os dados já apresentados, o grupo de trabalho iniciou a análise do diagnóstico de toda a infraestrutura viária da cidade.

4.2.1. FLUXO DE VEÍCULOS NO MUNICÍPIO

O primeiro ponto aqui é: a cidade cresceu sem planejamento e tem pontos de gargalo que precisam ser organizados e repensados. Além disto, há uma tendência no crescimento do transporte viário para os próximos anos, como podemos ver a seguir, o que faz aumentar ainda mais a preocupação com o planejamento da infraestrutura do mesmo.

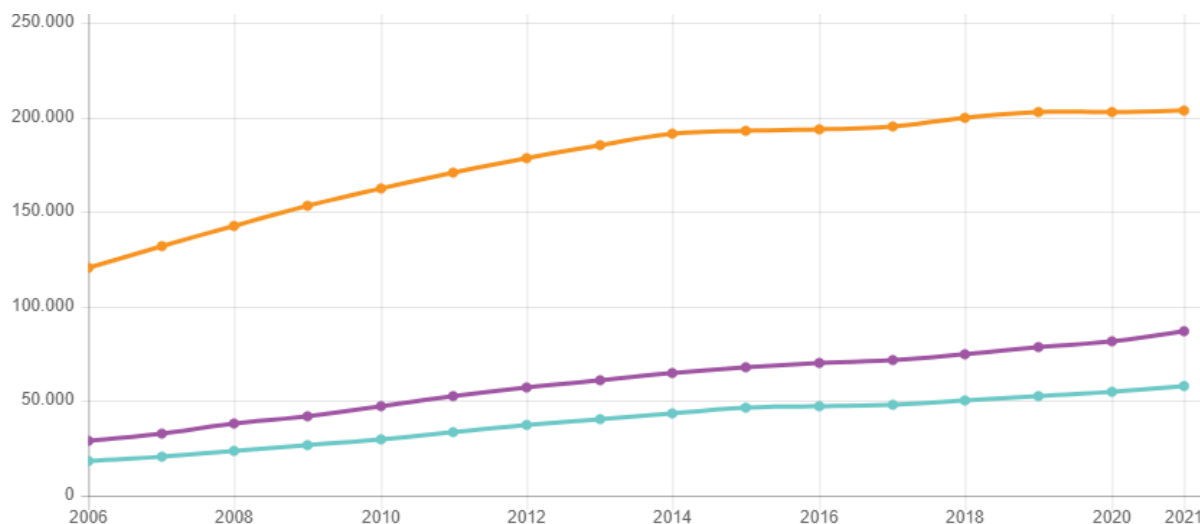
No gráfico a seguir, podemos perceber a série história de quantidade de veículos que o município teve de 2006 a 2021:



É possível observar que o número de veículos aumentou de 18040 em 2006 para 58248 veículos em 2021. Ao compararmos com os municípios de Linhares e



Vitória, percebe-se que São Mateus está em grande crescimento urbano, com tendência a continuar o crescimento do número de veículos nos próximos anos, quando se observa o crescimento anterior. Abaixo tem-se o gráfico comparativo a Vitória e ao Brasil.



E ainda é possível de se ver através de dados disponibilizados pelo DER-ES do radar de velocidade instalado na Rodovia Othovarino Duarte Santos, uma das principais rodovias da cidade, em frente ao Hospital Roberto Silveiras foi possível chegar a seguinte estatísticas:

FLUXO DE VEICULOS NO MÊS DE MARÇO					
Radar Roberto Silveiras - Rod ES315 KM 1,9					
Sentido	2022	2015	Diferença	%	projeção 2029
Guriri	231053	184179	46874	29%	28000
São Mateus	246603	188594	58009	31%	31000
Projeção feita com base no aumento de 2015 para 2022					

O aumento nos dois sentidos da via foi em média de 30% durante o período de 2015 a 2022, pode-se então projetar para 2029 um aumento médio de no mínimo 30%, podendo este ser maior visto que o crescimento econômico da cidade e os investimentos que poderão ser feitos trarão maior visibilidade para o município.



Partindo dessa premissa, percebe-se que é necessário o planejamento da circulação viária no município e, principalmente, o incentivo do transporte não motorizado. Atualmente já é perceptível que o fluxo é grande para a estrutura existente.

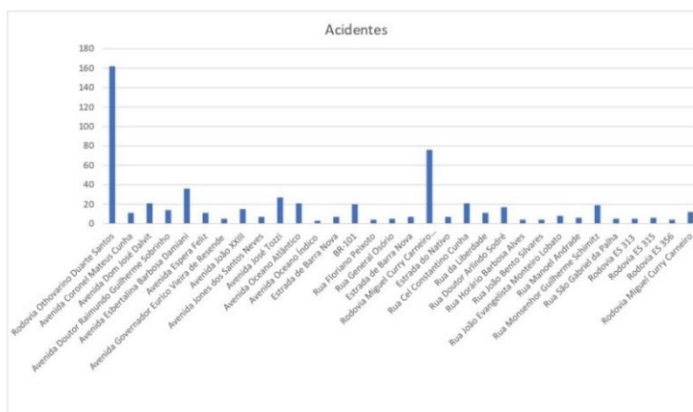
Dentro do prognóstico, que será feito no caderno a seguir, serão definidos os objetivos de curto, médio e longo prazo para melhora da mobilidade urbana. Para isso, é necessário entender quais as demandas mais urgentes e a menos urgentes. Assim, de forma prioritária, passou-se para a análise do segundo ponto: percebeu-se que algumas vias na cidade causam mais acidentes que outras, necessitando da atenção governamental visto que a grande quantidade de acidentes em uma via pode indicar que esta é uma via de grande fluxo.

4.2.2. ANÁLISE DE ACIDENTES NO MUNICÍPIO

A análise de acidente no município foi realizada com base em dados disponibilizados pelo Detran – ES (Departamento Estadual de Trânsito) dos anos de 2019, 2020 e 2021. A compilação dos dados resultou nos gráficos:

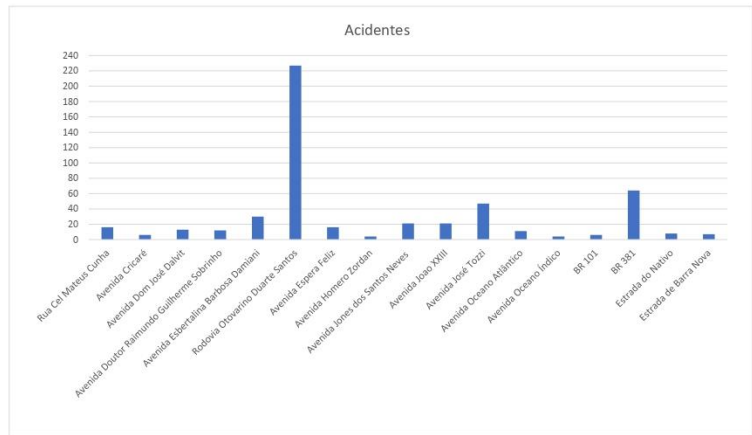
VIAS COM MAIS ACIDENTES EM 2020

Via	Acidentes
Rodovia Othovariano Duarte Santos	162
Avenida Coronel Mateus Cunha	11
Avenida Dom José Dalvit	21
Avenida Doutor Raimundo Guilherme Sobrinho	14
Avenida Esbertalina Barbosa Damiani	36
Avenida Espera Feliz	11
Avenida Governador Eurico Vieira de Resende	5
Avenida João XXIII	15
Avenida Jones dos Santos Neves	7
Avenida José Tozzi	27
Avenida Oceano Atlântico	21
Avenida Oceano Índico	3
Estrada de Barra Nova	7
BR-101	20
Rua Floriano Peixoto	4
Rua General Osório	5
Estrada de Barra Nova	7
Rodovia Miguel Curry Carneiro	76
BR 381 – Rodovia NV - SM	76
Estrada do Nativo	7
Rua Cel Constantino Cunha	21
Rua da Liberdade	11
Rua Doutor Arlindo Sodré	17
Rua Horário Barbosa Alves	4
Rua João Bento Silveiras	4
Rua João Evangelista Monteiro Lobato	8
Rua Manoel Andrade	6
Rua Monsenhor Guilherme Schmitz	19
Rua São Gabriel da Palha	5
Rodovia ES 313	5
Rodovia ES 315	6
Rodovia ES 356	4
Rodovia Miguel Curry Carneiro	12



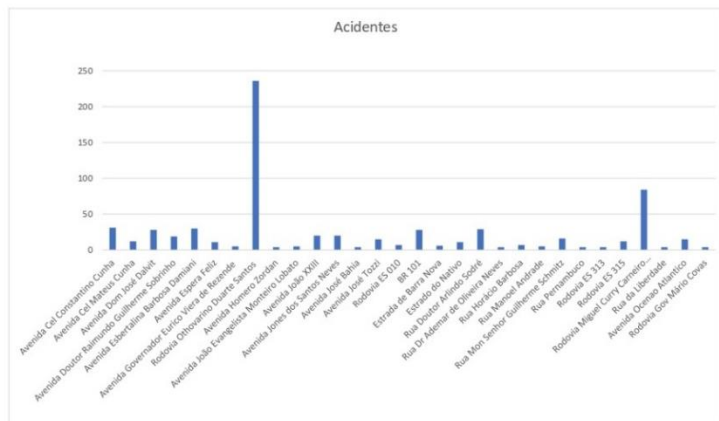
VIAS COM MAIS ACIDENTES EM 2019

Via	Acidentes
Rua Cel Mateus Cunha	16
Avenida Cricaré	6
Avenida Dom José Dalvit	13
Avenida Doutor Raimundo Guilherme Sobrinho	12
Avenida Esbertalina Barbosa Damiani	30
Rodovia Otovarino Duarte Santos	227
Avenida Espera Feliz	16
Avenida Homero Zordan	4
Avenida Jones dos Santos Neves	21
Avenida Joao XXIII	21
Avenida José Tozzi	47
Avenida Oceano Atlântico	11
Avenida Oceano Índico	4
BR 101	6
BR 381	64
Estrada do Nativo	8
Estrada de Barra Nova	7



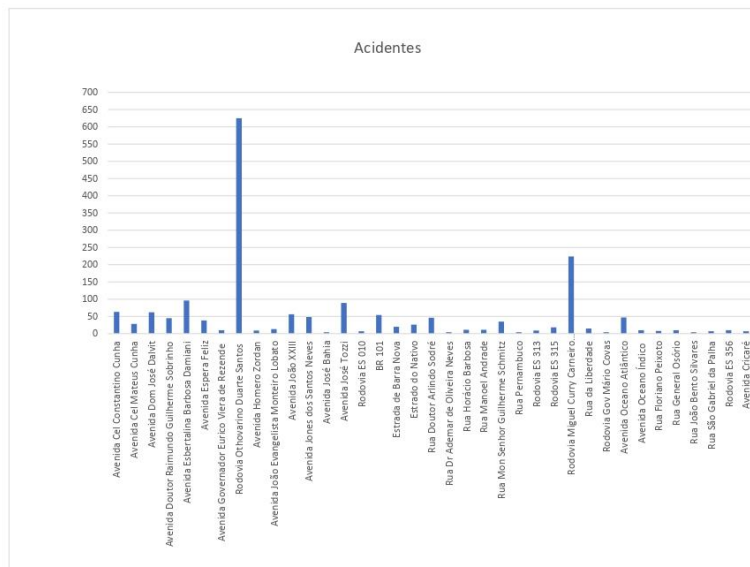
VIAS COM MAIS ACIDENTES EM 2021

Via	Acidentes
Avenida Cel Constantino Cunha	31
Avenida Cel Mateus Cunha	12
Avenida Dom José Dalvit	28
Avenida Doutor Raimundo Guilherme Sobrinho	19
Avenida Esbertalina Barbosa Damiani	30
Avenida Espera Feliz	11
Avenida Governador Eurico Viera de Rezende	5
Rodovia Othovarino Duarte Santos	236
Avenida Homero Zordan	4
Avenida João Evangelista Monteiro Lobato	5
Avenida João XXIII	20
Avenida Jones dos Santos Neves	20
Avenida José Bahia	4
Avenida José Tozzi	15
Rodovia ES 010	7
BR 101	28
Estrada de Barra Nova	6
Estrada do Nativo	11
Rua Doutor Afonso Sodré	29
Rua Dr Ademar de Oliveira Neves	4
Rua Horácio Barbosa	7
Rua Manoel Andrade	5
Rua Mon Senhor Guilherme Schmitz	16
Rua Pernambuco	4
Rodovia ES 313	4
Rodovia ES 315	12
Rodovia Miguel Curry Carneiro	84
BR 381 – Rodovia NV - SM	
Rua da Liberdade	4
Avenida Oceano Atlântico	15
Rodovia Gov Mário Covas	4



VIAS COM MAIS ACIDENTES EM 2019, 2020 E 2021

Via	Acidentes
Avenida Cel Constantino Cunha	63
Avenida Cel Mateus Cunha	28
Avenida Dom José Dalvit	62
Avenida Doutor Raimundo Guilherme Sobrinho	45
Avenida Esbertalina Barbosa Damiani	96
Avenida Espera Feliz	38
Avenida Governador Eurico Viera de Rezende	10
Rodovia Othovarino Duarte Santos	625
Avenida Homero Zordan	9
Avenida João Evangelista Monteiro Lobato	13
Avenida João XXIII	56
Avenida Jones dos Santos Neves	48
Avenida José Bahia	4
Avenida José Tozzi	89
Rodovia ES 010	7
BR 101	54
Estrada de Barra Nova	20
Estrado do Nativo	26
Rua Doutor Arlindo Sodré	46
Rua Dr Ademar de Oliveira Neves	4
Rua Horácio Barbosa	11
Rua Manoel Andrade	11
Rua Mon Senhor Guilherme Schmitz	35
Rua Pernambuco	4
Rodovia ES 313	9
Rodovia ES 315	18
Rodovia Miguel Curry Cameiro	224
Rua da Liberdade	15
Rodovia Gov Mário Covas	4
Avenida Oceano Atlântico	47
Avenida Oceano Índico	10
Rua Fioriano Peixoto	8
Rua General Osório	10
Rua João Bento Silveiras	4
Rua São Gabriel da Palha	7
Rodovia ES 356	10
Avenida Cricaré	7



Assim, identificar as vias que mais causam acidentes no município é de extrema importância, pois através desse diagnóstico é possível definir as principais metas no curto prazo, em razão de que, nessas vias estão envolvidos os maiores riscos a vida humana no trânsito e devem ser tratadas com prioridade no plano de mobilidade urbana de São Mateus.

Sendo assim, excluindo as rodovias, tem-se como as vias que mais ocorrem acidentes na cidade nos anos de 2019, 2020 e 2021:

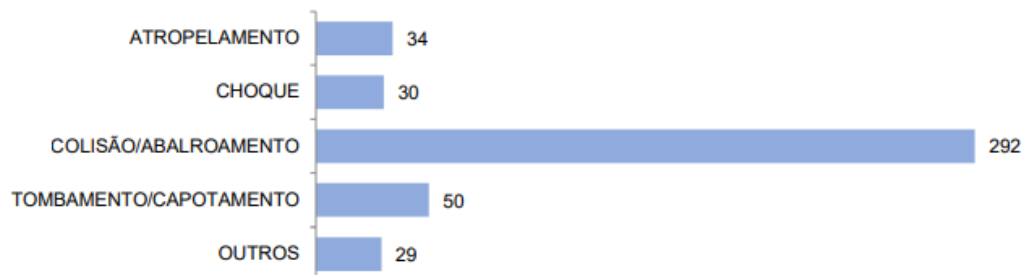
1. Avenida Esbertalina Barbosa Damiani;
2. Avenida José Tozzi;
3. Avenida Cel. Constantino Cunha;
4. Avenida Dom José Dalvit; ----- Proposta de convenio 18642/2021
5. Avenida João XXIII;
6. Avenida Jones dos Santos Neves;
7. Avenida Oceano Atlântico;
8. Rua Doutor Arlindo Sodré;
9. Avenida Doutor Raimundo Guilherme Sobrinho;
10. Avenida Espera Feliz

Além destas vias, ainda, analisando o risco imediato à vida humana, foi possível analisar também os dados emitidos por meio do relatório geral de trânsito de 2018, o



mais recente disponibilizado no momento de estudo deste Plano de Mobilidade, do Detran ES. Nele a maior parte dos acidentes com vítimas no município de São Mateus decorreram de colisão ou abalroamento (choque violento de veículo etc.) contra outra.

ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS SEGUNDO A NATUREZA

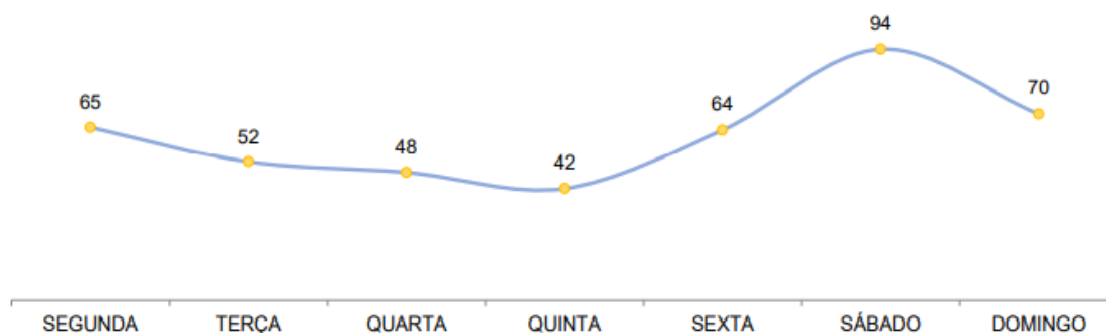


Total: **435**

Sendo assim é perceptível neste diagnóstico que é necessário se pensar em ações do trânsito para evitar colisões e abalroamento, visto que estas são em grande parte a maior causa das vítimas por acidentes.

Ainda é possível, por meio da análise desse relatório, obter os gráficos dos dias da semana e das faixas de horários que ocorrem os picos de acidentes. A partir dos gráficos abaixo é possível perceber que no sábado e domingo (nos finais de semana) são os dias com maior índice de acidentes.

ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS SEGUNDO OS DIAS DA SEMANA

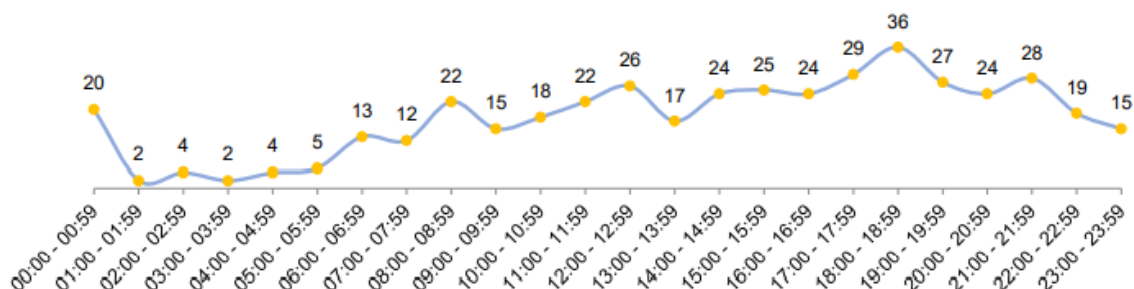


Total: **435**

No próximo gráfico, é possível perceber que os horários de pico do comércio como 8h, 12h, 18h são horários também com índices mais altos de acidentes necessitando assim implementar ações para tais períodos.

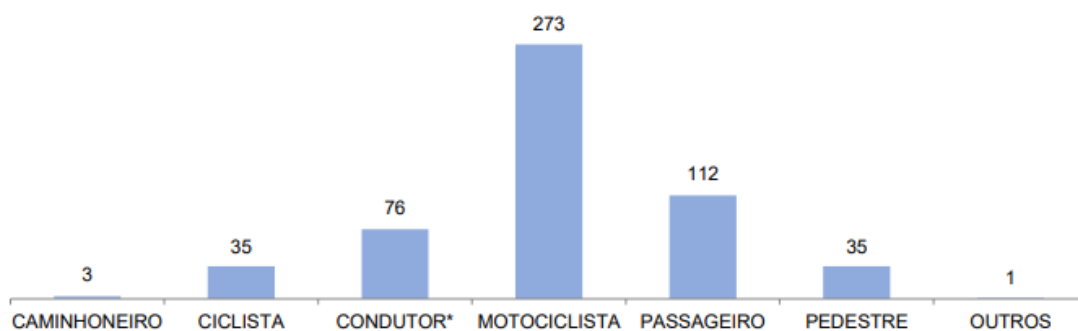


ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS SEGUNDO A FAIXA HORÁRIA*



Tem-se, também, analisar os tipos de vítimas decorrentes desses acidentes, sendo possível perceber que a grande maioria das vítimas, tanto parciais quanto fatais, são motociclistas, conforme o gráfico:

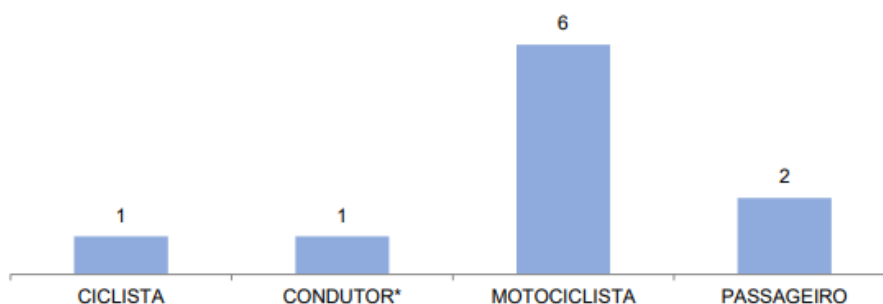
VÍTIMAS PARCIAIS SEGUNDO O TIPO



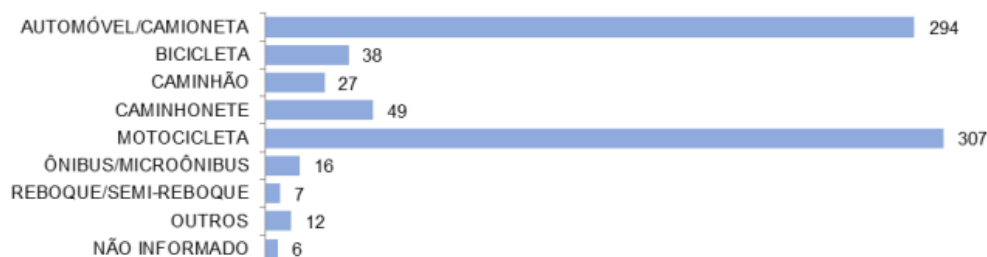
Total: 535

E, por fim, no gráfico abaixo, na análise dos tipos de veículos envolvidos nos acidentes temos dois que aparecem com maior frequência: automóvel/camioneta e motocicleta. Ou seja, os veículos de pequeno porte que realmente são os mais comuns no dia a dia do trânsito.

VÍTIMAS FATAIS SEGUNDO O TIPO



VEÍCULOS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES COM VÍTIMAS SEGUNDO A ESPÉCIE



Total: **756**

Com esse diagnóstico, podemos questionar: Como deixar o trânsito mais fluido no seu dia a dia? Como conscientizar o motorista? Melhorar sinalizações? São questões a serem analisadas no caderno de prognóstico.

Este foram os primeiros dados dos diagnósticos, no entanto, São Mateus é um município enorme e com uma ampla quantidade de vias de grande visibilidade no norte do Estado, tanto historicamente quanto na atualidade, como explanado no contexto histórico constante neste documento. Portanto, ao se falar de mobilidade urbana, é necessária uma análise mais profunda do trânsito.

Tais rodovias precisam de atenção, em especial a Rodovia Othovarino Duarte Santos, pois é a via no município que mais ocorre acidentes conforme dados do Detran apresentados, porém estão em sua grande maioria em jurisdição do governo Estado do Espírito Santo, portanto, serão apresentados nos objetivos, metas e ações estratégicas para articular a solução para este problema.

Pensando no fator viário e nos veículos que ali transitam, assim como no sistema de infraestruturas de mobilidade urbana do município e nas melhorias que podem ser feitas na mesma, foi feita a análise de todas as ruas, avenidas e rodovias do município de forma a propor uma complementação da malha viária no presente Plano de Mobilidade, na forma de alargamentos viários, prolongamentos de vias existentes com a urbanização completa dos trechos a serem abertos; abertura e urbanização de novas vias estruturantes em áreas de expansão urbana, entre outros, que devem integrar um Plano de Obras no município.

Sabe-se que São Mateus é uma cidade muito antiga e com grande extensão territorial, contando assim, com ruas e avenidas muito mais antigas, algumas até consideradas patrimônio histórico cultural, assim como vias construídas



recentemente, porém, não foi uma cidade que cresceu com planejamento adequado da mobilidade urbana, existindo alguns pontos de gargalo em sua infraestrutura viária.

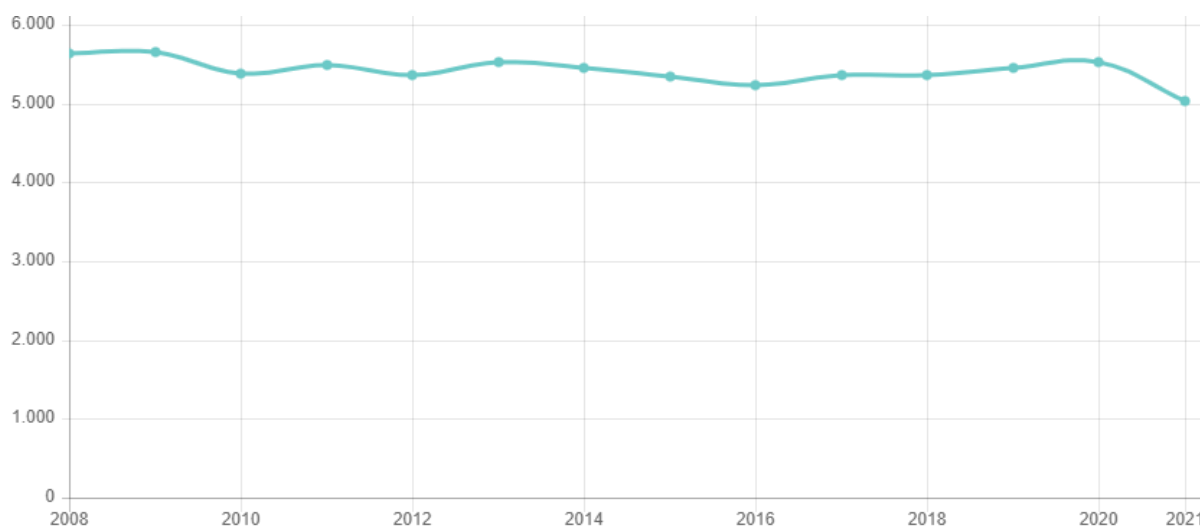
4.2.3. MOTIVOS DE VIAGENS

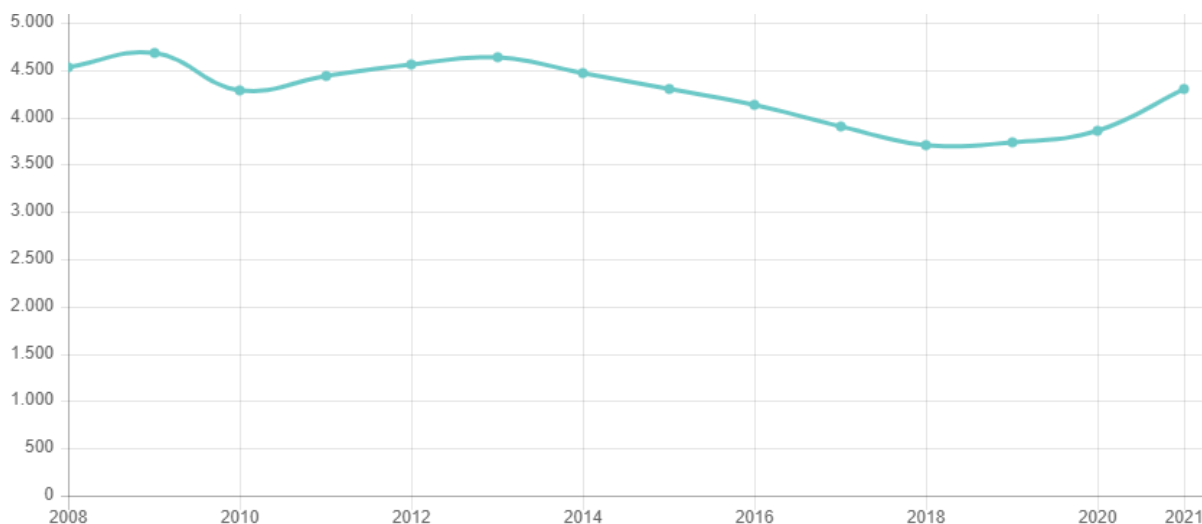
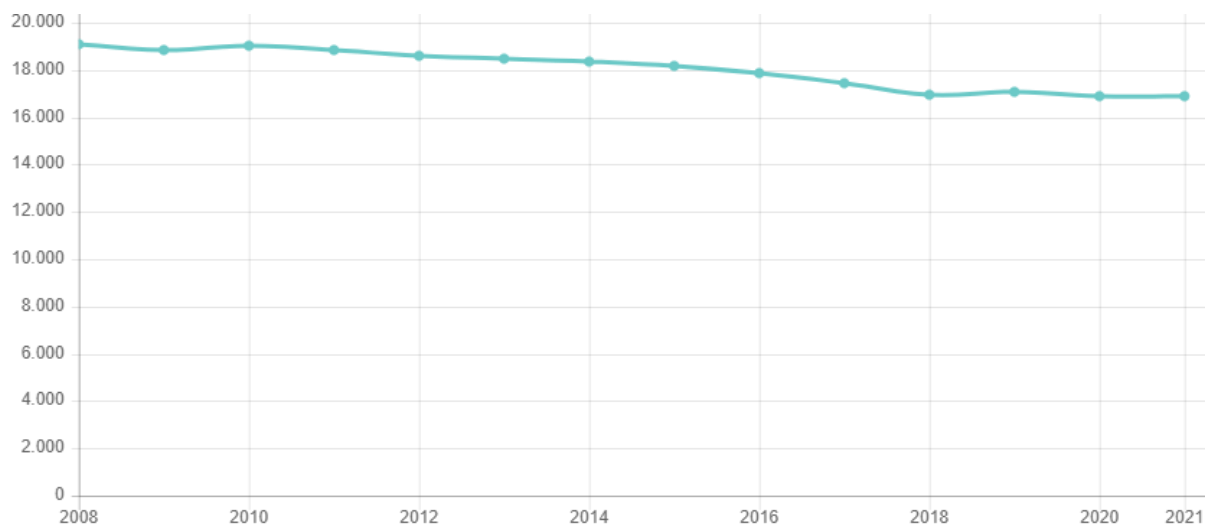
Um fator que influencia, tanto o sistema viário como um todo quanto a infraestrutura do mesmo, é entender o motivo das viagens das pessoas.

Nos centros urbanos, a maioria das viagens é realizada por motivo de trabalho. A maioria das organizações e empresas conta com uma jornada de trabalho com horários parecidas de início e término, o que é possível verificar nos gráficos mostrados anteriormente a grande concentração de viagens em um curto período do dia. Essa combinação de horários de trabalhos coincidentes e o uso cada vez maior dos automóveis, vem gerando congestionamentos e deixando o tempo de viagem muito maior que o normal.

O segundo grande motivo que leva as pessoas a se deslocarem em cidades é referente à escola. Em sua grande maioria, as instituições de ensino também tem horários que coincidem com os horários de trabalho, aumentando ainda mais o fluxo de pessoas nas ruas.

A seguir tem-se os gráficos da série história censo escolar do IBGE:





Nestes gráficos percebe-se que houve uma queda na quantidade de matrículas escolares nos três níveis de ensino, mas este é um fenômeno também observado na cidade de Vitória, por exemplo, assim como em outras cidades e este é um reflexo



geral no país. Mas o fato é que no ano de 2021 tem-se que 5.036 alunos estavam matriculados na educação infantil, 16.868 alunos estavam matriculados na educação fundamental e 4.296 alunos estavam matriculados no ensino médio. Ou seja, no ano de 2021 ocorreu um fluxo diário em dias da semana de 26.200 alunos indo e voltando para escolas e creches.

O terceiro fator que pode levar as pessoas ao deslocamento são as viagens para compras, serviços e lazer como ir ao cinema, ir a praia ou fazer compras. As áreas de demandas para estas atividades são mais específicas, como o centro da cidade e a ilha de Guriri, que acabam sendo vinculadas ao local onde a maioria das pessoas trabalham assim novamente acumulando uma quantidade de pessoas e veículos.

É possível perceber isto no bairro denominado centro da cidade que, com o passar dos anos, acabou se tornando o polo comercial do município, portanto, atrai maior parte dos comércios e dos negócios para si. Por outro lado, o Centro atrai diversos problemas de mobilidade urbana, entre eles: a falta de vagas de estacionamento, a dificuldade de passagem nas calçadas, a falta de incentivo para o transporte não motorizado, a infraestrutura atual que não suporta mais o atual tráfego. É necessário pensar em ações que distribuam melhor o tráfego no centro da cidade, pois através dele surgem diversos outros problemas.

Por fim, outro fator que faz as pessoas se deslocarem é a saúde. Hospitais e locais relacionados ao atendimento à saúde acabam se tornando grande polos geradores de viagem e precisam ter seu entorno preparado para tal demanda. São Mateus é um município de referência no quesito saúde pois tem o Hospital Roberto Arnizaut Silveiras – HRAS.

Hospital inaugurado em março de 1987 com o nome Dr. Luiz Castelar da Silva e fechado logo em seguida por não apresentar estrutura funcional. Após foram realizados dois concursos públicos o que possibilitou a sua reinauguração em 14 de fevereiro de 1989 com a atual intitulação. Atualmente presta serviço de urgência e emergência atendendo especialidades como clínica médica, cirurgia geral, pediatria, ortopedia, neurocirurgia, urologia, vascular, cirurgia plástica reparadora e buco-maxilo-facial. O Hospital atende não só São Mateus, mas cidades vizinhas como Vila Pavão, Ponto Belo, Mucurici, Montanha, Pedro Canário, Vila Valério, Jaguaré, Ecoporanga, Boa Esperança, Pinheiros, Conceição da Barra. Ou seja, além da grande influência na saúde no estado, ele é também um polo de viagens e será melhor desenvolvido no tópico 2.4. Além do Hospital Roberto Arnizaut Silveiras – HRAS tem-se em São Mateus outros estabelecimentos de saúde de grande importância e diversas clínicas. Sendo assim gerando viagens por motivo de saúde na cidade.



Todos esses fatores citados, são motivos pelos quais as pessoas se deslocam na cidade e assim podendo dificultar a mobilidade urbana como um todo quando o trânsito e infraestrutura ao seu redor não é planejada.

4.2.4. SANEAMENTO BÁSICO E DRENAGEM

O saneamento básico e a drenagem são grandes problemas recorrentes nos bairros do município, envolvendo pontos como a implantação de instalações de rede de água, tratamento de esgoto, escoamento de água pluvial, bem como a gestão de resíduos sólidos. Alguns bairros do município sofrem com a deficiência dos serviços de saneamento básico e este deve ser um dos olhares dentro deste plano de mobilidade urbana, visto que a melhoria da infraestrutura é mantida por mais tempo em locais com saneamento básico e drenagem adequada. A falta deste acaba gerando mais custos ao município, pois acaba degradando mais as vias, com alagamentos que são causados em épocas de chuvas, além dos transtornos aos que transitam nas vias.

4.2.5. CALÇADAS E ÁREAS DE CIRCULAÇÃO A PÉ

A Política Nacional de Mobilidade Urbana determina que o Plano de Mobilidade Urbana priorize o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo. No transporte não motorizado inclui-se aqueles que não se deslocam sem a necessidade de um motor. Como exemplos mais comuns são o andar a pé, bicicleta, patinetes (não elétricos), patins e skates.

Ou seja, o transporte não motorizado constitui em um dos elementos estruturadores da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida pelo Ministério das Cidades, a qual indica a importância de se proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços urbanos, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, que sejam socialmente inclusivas e ecologicamente sustentáveis. As más condições e até a ausência de infraestrutura adequada (passeios e ciclovias), desestimulam os deslocamentos a pé ou por bicicleta nas cidades brasileiras.

O primeiro ponto do transporte não motorizado analisado é andar a pé. Na teoria, as calçadas foram criadas como parte da via destinadas aos pedestres para que pudesse fazer o deslocamento a pé. Mas a realidade é bem diferente.

De acordo com o Anexo I do CTB, CALÇADA é a “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”, enquanto que PASSEIO constitui a “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”.

Ao analisar a cidade é possível perceber a precariedade nas calçadas. Por ser uma das cidades mais antigas do Brasil, muitas calçadas foram feitas em uma época que não havia regularização e devido ao crescimento acelerado da cidade as condições atuais das calçadas são precárias.

Segue fotos em alguns locais de São Mateus:





Por meio dos relatórios fotográficos feitos pelo grupo de trabalho, foi possível observar diversas irregularidades nos passeios públicos, como: calçadas desniveladas, rampas irregulares, buracos e até mesmo escadas de casas finalizando nos passeios públicos. Essas irregularidades foram observadas desde o centro da cidade às regiões periféricas. Esses problemas impedem que os pedestres transitem de forma adequada na via, pois constantemente tem que se deslocar da calçada e ir para a rua, correndo riscos de sofrer acidente.

Além da dificuldade de mobilidade para os pedestres, se traz necessária a discussão da acessibilidade, assunto que será melhor descrita no tópico específico.

Além da precariedade das calçadas, há dois fatores muito discutidos, inclusive visto em análise de denúncias a ouvidoria do município, que influenciam os transeuntes: mesas de bares em calçadas e ambulantes nas ruas.

Sabe-se que São Mateus é um município turístico, com presença de uma das praias mais famosas do Estado: a ilha de Guriri. O bairro conta com presença de uma vida noturna e boemia muito forte, sendo assim, são constantes as reclamações decorrentes da presença de mesas de bares em calçadas e ruas. Em diversas partes da cidade essa prática se tornou, ao longo dos anos, comum entre os comerciantes. Apesar de, por um lado, ser forte o fator econômico diante da característica turística,



ao lado mobilidade urbana essas mesas acabam atrapalhando pedestres, ciclistas e até mesmo veículos de transitam, gerando até mesmo, em alguns casos, riscos à vida. Portanto é necessário pensar em uma solução para tal problema.

Outro fator, principalmente no centro da cidade e em locais que tem maiores vindas de turistas, é a presença de muitos ambulantes em ruas e calçadas e em lugares de grande movimentação de pedestre e veículos, inclusive com instalação de barracas. A quantidade crescente de ambulantes sem regularização acaba gerando transtornos e riscos, portanto, também se faz necessária uma solução para este caso.

A cidade atualmente tem legislação para regularização de passeios públicos. A Lei Municipal Complementar nº 040/2010, que veio como uma alteração ao artigo 49 da Lei 251/2003 (Código de Obras), especifica alguns requisitos para construção e reconstrução das calçadas dos logradouros públicos que possuam meio-fio em toda a extensão das testadas dos terrenos, edificadas ou não. É norma obrigatória aos proprietários aplicar as normas, que atende ao conceito de Acessibilidade Universal com base na NBR 9050/04 da ABNT, que estabelece requisitos de declividade, altura de meio fio, larguras, materiais, algumas proibições, inclinações de rampas, entre outras.

A Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Transporte conta com o setor de fiscalização, com servidores efetivos que atuam na fiscalização de obras e posturas, e são os responsáveis em fiscalizar a aplicação dessas normas tanto em obras iniciais, quanto na adequação dos imóveis e passeios à legislação vigente.

Sendo assim, tem-se que as ações de fiscalização das calçadas, bem como, implementação de obras de melhoria, são cruciais para melhoria do transporte não motorizado.

4.3. OS POLOS GERADORES DE VIAGEM

Dentro de uma cidade existem empreendimentos de grande porte de diversas naturezas como faculdades, universidades, hospitais, supermercados, entre outros que geram uma grande quantidade de viagens e tráfego, tanto de pessoas quanto de veículos ao seu redor, o que acaba influenciando a estrutura viária daquele local. Estes tipos de empreendimentos são chamados de Polos Gerados de Viagens (PGV's).

São considerados Polos Geradores de Viagens empreendimentos/edificações de grande atração a população cujo porte e atividade geram interferência no tráfego do entorno e aumento na demanda por vagas de estacionamento, carga e descarga e embarque e desembarque, promovendo, conseqüentemente, potenciais impactos.



Para Demarchi & Setti (2012) a capacidade de uma via pode ser mensurada pelo maior número de veículos que podem ser acomodados nela, enquanto que o nível de serviço da mesma corresponde à qualidade de operação da via, o que vai refletir no nível de fluidez da corrente de tráfego a possibilidade de realizar manobras de ultrapassagem ou de mudança de faixa, bem como, o grau de proximidade de veículos.

Sendo assim, quanto menor o fluxo de veículos, melhor a qualidade de operação, mas quanto maior o fluxo pior será nível de serviço, pois a probabilidade de ocorrerem congestionamentos será maior. Ou seja, já que os PGV's são áreas atrativas à população, logo terão um fluxo maior de tráfego, gerando problemas no quesito mobilidade urbana.

São diversos os impactos negativos que os PGV's podem causar em seu entorno, conforme SILVA (2006), entre eles:

- Congestionamento em diversos pontos, na área de influência do PGV;
- Aumento da poluição tanto atmosférica quanto sonora;
- Aumento de estacionamentos irregulares devido ao grande fluxo de veículos;
- Aumento dos acidentes de trânsito
- Dificuldade de operações de embarque e desembarque;
- Dificuldade de operações de carga e descarga.

Por isso, percebe-se que a identificação das áreas de PGV's no município é de extrema importância, pois esse mapeamento permitirá gerir o trânsito ao seu redor de forma estratégica e, assim, usar essa informação como instrumento de gestão da mobilidade urbana.

4.3.1. LOTEAMENTOS

Além do crescimento natural da cidade e seu entorno, os loteamentos impactam na estrutura viária visto que novos bairros decorrentes dos novos loteamentos possuem grande potencial gerador de viagens. Isso porque, além de moradias, são geradas atividades de atendimentos como demandas de varejo local e pequenos comércios trazendo, assim, demandas e volume ao tráfego local.

Os loteamentos são implantados na cidade com Estudos de Impacto de Vizinhança, na qual são identificados todos esses pontos, porém, para análise da mobilidade urbana como um todo, é importante analisar onde estão sendo feitas as



implantações desses loteamentos no contexto geral, percebendo-se assim a tendência de crescimento horizontal da cidade.

Foi solicitado junto ao setor Cadastro Imobiliário uma lista de loteamentos implantados nos últimos anos, ou em processo de implantação, bem como, os que passam por processo de aprovação, sendo informado:

LOTEAMENTOS NO BAIRRO GURIRI SUL

- Bosque da Praia
- Residencial Bom Jesus
- Verão Vermelho
- Residencial Mar Aberto
- Santa Julia
- Morada da Ilha
- Ilha do Oitizeiro
- Sol Nascente
- Ferreira
- Terezinha
- Residencial Ilha de Guriri I
- Melhorinui Residencial Parque
- Parque Residencial Oitizeiro
- Praiano
- Vale Amazonas
- Florpan
- Residencial Evidência
- Parque Samyra

LOTEAMENTOS NO BAIRRO GURIRI NORTE

- Soma Cevolani (em andamento)
- Pontal de Guriri
- Atlântico Norte
- Flor da Ilha
- Praia de Guriri
- Jardim Caiçaras
- Parque dos Albatrozes
- José Pereira da Amorim

LOTEAMENTOS NO BAIRRO AVIAÇÃO

- Residencial Buritis



- Residencial Buritis II
- Residencial Vila
- Residencial Jacuí
- Residencial Jacuí I
- Residencial Jacuí II
- Residencial Jacuí III (em andamento)
- Residencial Golden Garden
- Soma Estância (em andamento)
- Soma Estância I (em aprovação)

LOTEAMENTOS NO BAIRRO LITORANEO

- Vista Cricaré
- Vila Universitária (em aprovação)

LOTEAMENTO NO BAIRRO VILA NOVA

- Água Branca

LOTEAMENTO DO BAIRRO LIBERDADE

- Atlântico (em andamento)

LOTEAMENTO A LOCALIDADE DO RIO PRETO

- Rio Preto (futuro loteamento)

Com esses dados, é possível perceber que bairros considerados periféricos como Liberdade e Vila Nova já começam a receber novo olhar para novos empreendimentos, o que revela a tendência de crescimento da cidade, na qual o planejamento das melhorias para a mobilidade urbana deve considerar a cidade como um todo.

4.3.2. EDUCAÇÃO

As unidades escolares cumprem uma função social importante e complexa, tanto na organização espacial da cidade quanto na formação social, não só de seus alunos mas de toda a comunidade escolar. Ao mesmo tempo em que a materialidade dessas instituições pode configurar um PGV, elas também podem (e devem) contribuir para a sensibilização e informação sobre como todos devem se comportar no trânsito, orientar no que deve ser feito de forma a transpor os conceitos básicos de sinalização,



chegando a discussões mais aprofundadas acerca de uma mobilidade mais acessível, inclusiva e sustentável (Alves et al., 2016).

4.3.2.1 UNIVERSIDADES, FACULDADES E INSTITUTOS FEDERAIS.

São Mateus é a cidade do norte do estado que abriga uma universidade federal, ou seja, estudantes de várias localidades do Brasil se deslocam até o município estudar.

Segundo o próprio site da UFES, a história do Centro Universitário Norte do Espírito Santo (Ceunes) começou a ser escrita em 4 de abril de 1990. Naquele ano o Conselho Universitário aprovou o Plano de Interiorização da Ufes no Norte do Espírito Santo (Pines) e criou a Coordenação Universitária Norte do Espírito Santo, o Ceunes. O Ceunes abrigou, inicialmente, cinco cursos de licenciatura em Matemática, Educação Física, Letras, Ciências Biológicas e Pedagogia. Em 20 de janeiro de 2000, o Conselho Universitário aprovou resolução transformando o Ceunes em Polo Universitário de São Mateus (POLUN). Em 2005, foi criado o Centro Universitário Norte do Espírito Santo, mantendo a sigla Ceunes, instalado no Campus Universitário de São Mateus. Hoje, o Ceunes atua com 17 cursos de graduação em Agronomia, Ciências Biológicas Licenciatura, Ciências Biológicas Bacharelado, Ciência da Computação, Educação do Campo, Enfermagem, Engenharia de Computação, Engenharia de Petróleo, Engenharia de Produção, Engenharia Química, Farmácia, Física Licenciatura, Matemática Licenciatura, Matemática Bacharelado, Matemática Industrial, Pedagogia e Química Licenciatura. Na pós-graduação mantém os cursos de mestrado em Agricultura Tropical, Biodiversidade Tropical, Energia e Ensino na Educação Básica.

Conforme dados disponibilizados no site do Ceunes, atualmente a instituição conta com 201 professores, 115 servidores técnico-administrativos em educação, 3410 matrículas ativas de estudantes nos cursos de graduação, 16 cursos de graduação, com a oferta de 830 vagas, em média; 05 cursos de mestrado, 165 estudantes matriculados como aluno regular nos cursos de pós-graduação, 24 estudantes cursando disciplinas na pós-graduação como aluno especial, 532 mestres formados nos mestrados do Ceunes. Além disso, dispõe de uma área de 532.000 m² (em tamanho, comparável ao Campus de Goiabeiras), o que inclui a Fazenda Experimental em área contígua ao Campus, de 196 há, totalizando em área construída o total de 86.000 m²;

Geograficamente, ao lado do CEUNES tem-se os campos de São Mateus do IFES. O Campus São Mateus do IFES – Instituto Federal do Espírito Santo iniciou suas atividades como Unidade de Ensino de São Mateus, no dia 14 de agosto de



2006, com duas turmas do curso Técnico em Mecânica, no prédio provisório do Bairro Carapina. Em 2007, a unidade recebeu a primeira turma do curso Técnico em Eletrotécnica. O dia 6 de agosto de 2008 marcou mais uma etapa de crescimento da unidade. Parte da estrutura administrativa e as aulas do Técnico em Eletrotécnica foram transferidas para o novo prédio, no Bairro Litorâneo. Em 2009, a Unidade São Mateus começou a atender alunos do curso Técnico Integrado ao Ensino Médio em Mecânica e Eletrotécnica. Em 2010, teve início o curso de Engenharia Mecânica. Em 2016, toda a estrutura foi transferida para o bairro Litorâneo. No segundo semestre de 2019 foi ofertada a primeira turma do curso de Engenharia Elétrica.

Ou seja, o município abriga no bairro Litorâneo dois grandes PGV's educacionais: o CEUNES e o IFES.

Além disso, temos o Centro Universitário Vale do Cricaré localizado no bairro universitário em São Mateus. A instituição foi criada em março de 1997, disponibiliza à população os cursos de Administração, Análise e Desenvolvimento de Sistemas, Ciências Contábeis, Direito, Educação Física, Publicidade e Propaganda, Pedagogia, Engenharia de Produção, Enfermagem, Arquitetura e Urbanismo, Fisioterapia, Psicologia e Odontologia. Mantida pelo Instituto Vale do Cricaré Ltda, no ano de 2021 a Faculdade Vale do Cricaré tornou-se Centro Universitário Vale do Cricaré (Portaria MEC nº 1.039 de 17 de dezembro de 2021, publicada no Diário Oficial da União no dia 20 de dezembro de 2021). Além dos cursos de graduação conta também com pós graduação e mestrados.

Por fim, no sistema educacional de ensino superior que atualmente gera grande tráfego, tem-se a Faculdade Multivix Campus São Mateus que faz parte do Grupo Multivix. Localizada na Rod. Othovarino Duarte Santos, Park Washington, conta com 16 cursos de graduação presenciais e 45 cursos de graduação EAD, além de diversos cursos de especialização. A instituição atua na oferta de cursos nas áreas do conhecimento: Agrárias, Saúde, Exatas e Humanas. O grupo também conta com um polo EAD em Guriri para dar suporte aos seus alunos. A instituição está localizada em áreas muito próxima a dois polos geradores de viagem: o aeroporto de São Mateus e o Hospital Roberto Silves.

4.3.2.1 ESCOLAS

Tem-se então as escolas que apesar de não gerar um tráfego tão intenso quanto faculdades e universidades, também geram um aumento do tráfego local principalmente em horários de pico de entrada e saída de alunos.



4.3.3. EMPREENDIMENTOS HOSPITALARES

Segundo o ITE (1995), hospital, no que se refere à PGV's, é qualquer empreendimento onde cuidados médicos e cirúrgicos são dados a pacientes, sendo eles usuários do ambulatório ou não, e onde haja acomodações para pernoites de pacientes.

O termo "hospital", contudo, se refere à clínica médica (estrutura que provê diagnóstico) ou enfermarias, que são estruturas dedicadas ao cuidado de pessoas que não podem cuidar de si mesmas. De acordo com definições presentes em SDMC (2003), um hospital ou unidade de tratamento é uma instituição onde os doentes e feridos recebem cuidados médicos ou cirúrgicos. Oliveira (1971) descreve os hospitais como sendo lugares de trabalho, de educação e de interação social para os visitantes e acompanhantes dos pacientes.

Oliveira et al. (2008) dizem que os serviços hospitalares públicos se subdividem em assistência primária à saúde e em assistência hospitalar e ambulatorial de maior complexidade e custo. Os vários tipos hospitalares diferem entre si, os hospitais públicos e não universitários são locais que atendem um elevado número de pessoas em uma determinada região (atendem por planos de saúde, consultas particulares e pelo Sistema Único de Saúde - SUS).

Os hospitais gerais, como por exemplo, as Santas Casas, oferecem serviços de diversas especialidades médicas, com atendimento ambulatorial, internação, cirurgias, além de exames e tratamentos realizados pelo SUS ou particular.

O pronto-socorro ou pronto-atendimento é o local onde se realizam atendimentos rápidos, de urgência (casos menos graves) e emergência (casos mais graves, como os acidentes em geral). Os centros cirúrgicos são locais onde se realizam cirurgias e as Unidades de Tratamento Intensivo – UTI são locais destinados à internação de pessoas em estado grave de saúde. Além dessas unidades, os empreendimentos hospitalares gerais podem ou não ter outros centros de saúde mais específicos, tais como maternidades, centros de diagnóstico por imagem, centros de reabilitação, entre outros.

Segundo Toledo e Demajorovic (2006), os hospitais possuem relevância econômica e modo particular de funcionamento, pois operam 24 horas por dia e 365 dias por ano, demandam recursos em grandes quantidades, proporcionando atividades com altos potenciais na geração de impactos, incluindo os impactos no trânsito. Na maioria das vezes, nesses empreendimentos se executam funções parecidas às encontradas na indústria como, por exemplo, a presença de lavanderia, serviços de transporte, de limpeza, cozinhas planejadas, processamento de imagens, entre outras. Entretanto, também diferem de algumas organizações industriais, uma



vez que descartam grandes quantidades de resíduos que contêm altos riscos à saúde humana.

Conforme BONOMO (2010) nos últimos anos, verifica-se em São Mateus um crescimento do número e da variedade dos serviços de saúde, além do aumento da densidade técnica em procedimentos e equipamentos sofisticados. O maior dinamismo econômico e demográfico do município, bem como, a demora no atendimento nos estabelecimentos públicos, tem levado ao crescimento do setor privado, com o surgimento de clínicas particulares, cooperativas médicas e planos de saúde.

A rede hospitalar do município é constituída por três hospitais, ambos localizados na sede, sendo um filantrópico, conveniado ao Sistema Único de Saúde (SUS), um público e outro particular.

O *Hospital Maternidade de São Mateus (HMSM)* é filantrópico, possui contrato de serviços com o SUS para atendimento em ginecologia/obstetrícia e cirurgia, possui serviço conveniado e privado em outras especialidades. Ele teve início no dia 30 de dezembro de 1944 quando foi iniciada a construção do prédio, por intervenção da Sra. Maria de Lourdes Esteves Neves, representante da LBA no município. O prédio foi construído, alguns móveis e roupas foram adquiridos, mas o hospital não foi inaugurado, permanecendo fechado durante doze anos. No dia 30 de dezembro de 1957 o Governador Francisco Lacerda de Aguiar na presença do Juiz e de Dr. Denizart Santos diretor da LBA fazem a entrega do Hospital Maternidade de São Mateus para ser mantida e administrada pela sociedade civil Casa de Nossa Senhora Aparecida. Atualmente está sendo reformado e já aconteceram no hospital mais de 8 mil partos e 4 mil internações.

BONOMO (2010) enfatiza que apesar dos habitantes de São Mateus representar a maior parte das internações, a realização de partos de pacientes advindas de outras localidades, em especial dos municípios de Conceição da Barra, Pedro Canário, Pinheiros e Jaguaré. Em função da grande demanda obstétrica neste hospital e da carência de qualidade no atendimento às gestantes nos municípios da Microrregião Norte, está em discussão a captação de terrenos para a construção de um Hospital Maternidade de referência regional.

Já o *Hospital Dr. Roberto Arnizaut Silves (HRAS)*, é público e estadual, de referência regional para o norte do estado, sul da Bahia e oeste de Minas Gerais. É localizado na Rodovia Othovarino Duarte Santos, Km 3, 02 - Res. Park Washington. O Hospital foi inaugurado em março de 1987 com o nome Dr. Luiz Castelar da Silva e fechado logo em seguida por não apresentar estrutura funcional. Após, foram



realizados dois concursos públicos, o que possibilitou a sua reinauguração em 14 de fevereiro de 1989 com a atual intitulação.

Tem um total de 197 leitos, faz atendimento de urgência e Emergência nas especialidades: clínica médica, cirurgia geral, pediatria, ortopedia, neurocirurgia, urologia, vascular, cirurgia plástica reparadora e buco-maxilo-facial. É um hospital de grande referência no Norte atendendo até mesmo outros estados em certas ocasiões. Ou seja, a área já é um grande polo gerador de viagem e só tende a aumentar.

Ao lado do Hospital encontra-se também, atualmente, o Hemocentro de São Mateus e o Centro de Tratamento de Toxicômano (CTT).

Com o intuito de ampliar o serviço de urgência e emergência do Hospital Estadual Roberto Arnizaut Silveiras (HRS), foi criada a *Unidade de Pronto Atendimento (UPA) de São Mateus* funcionando 24 horas por dia, 7 dias por semana. A UPA realiza atendimento para casos de média e alta complexidade, tais como: Pressão alta (acima de 160 x 80), febre alta (acima de 39 graus), dor aguda, queimaduras, vômito e diarreia incontrolável, crise respiratória, crise convulsiva e desmaios. A UPA fica localizada na Rodovia Othovarino Duarte Santos, no bairro Carapina, ao lado da Praça Amélia Boroto.

Por fim inaugurado em 22 de fevereiro de 2016, tem-se o *Hospital Meridional São Mateus*, que foi planejado para suprir a demanda de um hospital privado e moderno na região norte do Espírito Santo. Com uma área construída de mais de 10.000m² é referência na assistência de alta complexidade.

Desde janeiro de 2021 passou a funcionar em São Mateus o *Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu)*, através de chamadas no 192, para atendimentos de urgências e emergências pré-hospitalares, gerando assim uma nova demanda viária e hospitalar.

Ainda, São Mateus conta com *1ª Cia Independente de Corpo de Bombeiros Militar do ES* que tem como competência a prevenção e o combate a incêndios, busca e salvamento, socorros de urgência e ações de Defesa Civil, desenvolve atividades especializadas de mergulho, análise de projetos e perícia de incêndio e explosão. A 1ª Cia BM Independente está sediada no município de São Mateus. Tem sob sua responsabilidade quatro municípios em uma área de atuação de 4.621 Km².

Além desses empreendimentos hospitalares de maior porte citados, abaixo segue lista disponibilizada pela Secretaria de Saúde os empreendimentos de saúde de menor porte como UBS localizadas no município, que também geram demanda de tráfego local.



Empreendimento	Local
US3	
ESF KM23 (MARIA CAFEU PAVESI)	Rod. São Mateus x Nova Venécia, s/n, KM 23
ESF KM29 (THEODOLINDA QUIMQUIM MARTINS)	Rod. São Mateus x Nova Venécia, s/n, KM 29
ESF KM35 (ANTONIO CARLOS MARTIN)	Rod. São Mateus x Nova Venécia, s/n, KM 35
ESF KM41 (ESF NESTOR GOMES)	Rua Cachoeira do Cravo, s/n, KM 41
ESF LITORÂNEO (ESF LITORANEO)	Rua São José Batista, s/n, litorâneo
ESF IDEAL (MANOEL SALUSTIANO)	Rua Ermelino Carneiro Sobrinho
ESF AVIAÇÃO (ESF AVIAÇÃO)	Avenida Constantino Cunha, altura do n 240, perto do aeroporto, Aviação
ESF NATIVO (REGINA MARIA DA SILVA)	Rua Principal, s/n, Nativo de Barra Nova
P. APOIO CAMPO GRANDE (CAMPO GRANDE)	Estrada de Barra Nova Sul, SN – Distrito de Campo Grande
P. APOIO URUSSUQUARA (URUSSUQUARA)	Rua Principal, s/n, Urussuquara
ESF PAULISTA (ESF PAULISTA)	Rua São Sebastião, s/n, Rod. BR 101 km 85
ESF SANTA MARIA (HERMINIO RODRIGUES DA SILVA)	Rua Belarmino Moraes, SN, Santa Maria
P. APOIO XIII DE SETEMBRO (XIII DE SETEMBRO)	Assentamento Córrego da Areia com XIII de setembro



P. APOIO ITAUNINHAS (ITAUNINHAS)	Rua Alfredo Motta, s/n, Itauninhas (estrada para Pinheiros)
ESF SERNAMBY (SERNAMBY)	Rua Zenor Pedrosa, s/n, Morada do Ribeirão
ESF AROEIRA (AROEIRA)	Avenida Dom José Dalvit, s/n, Aroeira
ESF BONSUCESSO (CORNELIA DA CONCEIÇÃO)	Rua D, S/N, Bom Sucesso - Cohab
ESF COHAB (MARLY SCALDAFERRO)	Avenida Forno Velho, S/N - Cohab
ESF GURIRI 1 E 2 (AMÉRICO NICO)	Avenida Espera Feliz, S/N, Guriri Lado Norte
ESF GURIRI 3 (ESF GURIRI SUL)	Rua Barra de São Francisco, S/N – Nova Lima
ESF NOVA LIMA (ALETILDES RODRIGUES NOVAES)	Rua Joaquim Moreira, S/N, - Nova Lima
ESF PEDRA D'AGUA (MARIZETE BERNARDO)	Rua Principal Estrada do Nativo, S/N – Pedra d' Água
ESF PORTO (UAPS BEIRA RIO – PORTO)	Rua Coronel Domingos Rios, nº294 – Porto
ESF SANTA TEREZA/PONTE (LUCINDA B. DE SOUZA)	Avenida Cricaré, S/N, Cacique
ESF SEAC (SANTA RINTA)	Rua Karina, S/N, Seac
ESF MORADA RIBEIRÃO (MORADA DO RIBEIRÃO)	Rua Bosque das Oliveiras, 18 – Morada Ribeirão
ESF SANTO ANTÔNIO, SÃO PEDRO E VITÓRIA (VERÔNICA FAVALESSA PESTANA)	Avenida João Batista Crespo, S/N - Vitória
ESF VILA NOVA (VILA NOVA)	Av. João Batista Crespo, S/N, Vila Nova



ESF NESTOR GOMES (NESETOR GOMES - KM41)	Rua Cachoeira do Cravo, S/N – KM 41
P. CÓRREGO DA AREIA (CÓRREGO DA AREIA)	Rua Principal, S/N – Com. Córrego da Areia
CAPS TRANSTORNO (CAPS – BOA VISTA)	Em frente à Escola Viva – Boa Vista
CAPS-AD (CAPS-AD AYRTON SENNA)	Ayrton Senna – Perto da Unidade de Saúde
CLINICA DE FISIOTERAPIA (CLINICA DE FISIOTERAPIA)	Atrás da Coca Cola – João XXIII
FARMACIA MUNICIPAL (FARMACIA MUNICIPAL)	Em frente ao Restaurante Robertinho
CENTRAL DE REGULAÇÃO (AMA)	João XXXIII – Centro
TB-HANS (TUBERCULOSE/HANSENÍASE)	Ao Lado da US3
CENTRAL DE AMBULANCIA	Centro
ESF LIBERDADE (ESF LIBERDADE)	Bairro Liberdade
ESF PAULISTA (ESF PAULISTA)	Bairro Paulista
AMULATÓRIO ESTOMIA (MELHOR EM CASA)	Boa Vista – Em frente a padaria Guriri

4.3.4. RODOVIÁRIAS E AEROPORTOS

As rodoviárias e aeroportos são grandes PGV's que resultam em grande aumento do tráfego intermunicipal e interestadual para a cidade. Segundo Laurindo (2019), o transporte rodoviário é realizado por meio de vias como estradas, rodovias e ruas, as quais podem ser asfaltadas ou não e tem a função de deslocar mercadorias, pessoas, animais, etc.



Em São Mateus tem-se duas rodoviárias. Uma no centro da cidade, ao lado da Praça São Benedito, no Bairro Centro, onde encontra-se a Rodoviária da Águia Branca. A segunda fica localizada R. Elias Jogaib, 46-132, no Bairro Centro, que atende a Viação São Gabriel.

Por fim tem-se o Aeroporto Tancredo de Almeida Neves localizado na R. do Cemitério, no Bairro Aviação. O terminal tem pista de 1.350 metros de comprimento, utilizado para pouso de pequenas aeronaves, e atendimentos de emergência. Em média, realizam cerca de 50 operações mensais.

2.3.5. COMÉRCIOS

O bairro centro é considerado o centro comercial da cidade devido a concentração de bancos, lojas, supermercados, shopping, cinema, entre outros empreendimentos. Apesar de existir outros pontos geradores de viagens que também se configuram como áreas de comércio da cidade, a maior concentração está no bairro Centro. Abaixo, apresentamos a lista dentro do Bairro Centro dos maiores PGV's, e em seguida, localizados em outros bairros que também tem características de PGV.

2.3.5.1 BANCOS

Empreendimento	Local
BANCO SANTANDER - AGÊNCIA 1914	R. Manoel Andrade, 278 - Lago dos Cisnes, São Mateus - ES, 29936-714
BANCO DO NORDESTE	Av. Jones dos Santos Neves, 609 - Sernamby, São Mateus - ES, 29930-445
BANCO DO BRASIL - AGÊNCIA 222	Av. Jones dos Santos Neves, 324 - Centro, São Mateus - ES, 29930-010
BRADESCO DIA&NOITE	Av. Jones dos Santos Neves, 304 - Centro, São Mateus - ES, 29930-010
CAIXA ECONÔMICA FEDERAL	Av. Jones dos Santos Neves, 338 - Centro, São Mateus - ES, 29930-010
AGÊNCIA ITAÚ	Av. José Tozzi, 1779 - Centro, São Mateus - ES, 29930-245
BANESFÁCIL BOA VISTA	Av. Mateus Cunha Fundão, 337B - Centro, São Mateus - ES, 29939-190



AGIBANK	R. João Bento Silveiras, 214 - Loja 1 - Centro, São Mateus - ES, 29930-020
SUPREMA BANCO BMG	R. Cel. Mateus Cunha, 17 - Centro, São Mateus - ES, 29942-804
BANESTES AG. BOA VISTA	Av. João XXIII, 1790 - Boa Vista, São Mateus - ES, 29931-220
BANESTES	Av. Jones dos Santos Neves, 47 - Centro, São Mateus - ES, 29930-015
SICOOB SÃO MATEUS	Av. José Tozzi, 1558 - Centro, São Mateus - ES, 29930-245
PAGUE FÁCIL BOA VISTA	Av. Dr. Raimundo Guilherme Sobrinho, 477 - 03 - Boa Vista, São Mateus - ES, 29931-630
CREFISA POLO FAM	R. João Bento Silveiras, 202 - Centro, São Mateus - ES, 29930-020
BANESTES AG. GURIRI	Rod. Othovarino Duarte Santos, 192 - Guriri, São Mateus - ES, 29945-060
SICOOB AG. GURIRI	Av. Oceano Atlântico, 1424-1490 - Guriri Norte, São Mateus - ES, 29945-500
BANESFACIL GURIRI	Av. Gov. Eurico Vieira de Rezende, 2528-2564 - Guriri Sul, São Mateus - ES, 29945-060

2.3.5.2 SUPERMERCADOS

Empreendimento	Local
Supermercado Santo Antônio	Rod. Othovarino Duarte Santos, 907 - Guriri, São Mateus - ES, 29945-060
Casagrande Supermercados	714, Av. Sétima, 640 - Guriri Norte, São Mateus - ES
Mineirão Atacarejo	Rod. Othovarino Duarte Santos, S/N - Pedra D'agua, São Mateus - ES, 29938-300



Rondelli Supermercados - São Mateus/ES	R. Monsenhor Guilherme Schimidt, 431 - Sernamby, São Mateus - ES, 29930- 660
Extrabom Supermercados Centro - São Mateus ES	Av. Jones dos Santos Neves, 504 - Centro, São Mateus - ES, 29930-010
Casagrande Supermercados - Centro / São Mateus (ES)	Av. Jones dos Santos Neves, 616 - Sernamby, São Mateus - ES, 29930-000
Extrabom Supermercados - São Mateus ES	BR-101, 2063 - KM 64 - Santo Antônio, São Mateus - ES, 29941-510
SUPERMERCADO SANTO ANTÔNIO	R. Paschoal Brioschi, 292 - Santo Antônio, São Mateus - ES, 29941-740
Hiper Casagrande	R. Agenor de Souza Lê, 2-90 - Boa Vista, São Mateus - ES, 29931-340

2.3.5.3 SHOPPINGS E SHOPPING POPULAR

A cidade de São Mateus tem dois shoppings, todos localizados em área central de São Mateus. De acordo com o que se entende por polo gerador de viagem, pode-se afirmar que os dois estão dentro dos parâmetros para serem caracterizados como tal, e ambos estão localizados próximos a outros PGV's, o que interfere diretamente no tráfego local.

No Centro da cidade, na avenida José Tozzi em frente à praça Mesquita Neto, localiza-se o Shopping São Mateus, que conta com diversos bancos próximos como o Itaú e o banco do Brasil, também conta com um ponto de ônibus e a rodoviária em seu entorno. Bem localizado, ele é um polo gerador de viagem.

Já o Shopping Popular São Mateus fica - avenida Jones dos Santos Neves, 573, bairro Sernamby, dentro da região considerada central. Ele fica próximo ao mercado Municipal e a dois supermercados, e também conta com três pontos de ônibus em seu entorno.

2.3.5.4 MERCADO MUNICIPAL

Na metade do Século XX, as feiras livres perdiam espaço em São Mateus, dando lugar, em 1968, ao Mercado Municipal, que para o prefeito da época, o Sr. Wilson Gomes, seria um lugar onde todos os feirantes teriam melhores condições para



a venda dos seus produtos (AMORIM, 2015). A fase final da construção do Mercado Municipal foi inaugurada em 1970, ainda faltava a realizar os acabamentos externos, que foram finalizados posteriormente.

Com mais de 50 anos de história, ele é a típica retratação das diversas atividades mercantis e dos hábitos da culinária tradicional não só mateense, mas também dos diversos imigrantes que atuam no Mercado. Lá é possível encontrar pimenta, farinha, melado, beijus, bolos, cocadas, doces frutas, verduras e cereais em geral, além de artesanato, artigos de uso pessoal, objetos plásticos, entre outras coisas.

O Mercado Municipal Wilson Gomes, fica localizado na Av. Jones dos Santos Neves, no bairro Centro. Em frente a Caixa econômica Federal e a um supermercado, o Mercado também tem 3 pontos de ônibus em seu entorno, além de um ponto de táxi e moto táxi.

2.3.6. TURISMO E LAZER

A ilha de Guriri é um bairro da cidade de São Mateus, nomeado como bairro Guriri, contendo diversos pontos turísticos em sua extensão. A ilha conta com Show de fogos de artifício em sua orla no Ano Novo, atraindo turistas de diversos lugares. Ela também conta com uma programação de Shows musicais e diversas atrações para o Festival de Verão, além do Carnaval, que é considerado um dos melhores carnavais do Espírito Santo. A ilha já foi considerada um dos melhores lugares do Brasil para se passar o réveillon e o carnaval.

Na avenida Governador Eurico Vieira de Rezende em Guriri, já perto da orla é possível encontrar diversos comércios como bares, restaurantes e até trailers, o que faz com que o fluxo naquela região seja maior, algumas das casas de Shows do balneário se encontram perto desta região aumentando ainda mais o fluxo. Pois durante o ano a ilha conta com diversos shows e apresentações particulares dos mais variados estilos musicais que atraem não só os turistas, como movimenta a população local. Os locais onde acontecem os eventos foram listados abaixo:

Casas de Festas e shows	Local
LET'S GURIRI	R. Horácio Barbosa Alves, 1530 - Guriri, São Mateus - ES, 29946-530



A KSA	R. Horácio Barbosa Alves - Guriri Norte, São Mateus - ES, 29946-540
LÁ RUSTIC MUSIC HALL	R. Darcy Natalino Formigone, 78 - Guriri, São Mateus - ES
ARENA AO MAR	Av. Oceano Atlântico, 1960-2076 - Guriri, São Mateus - ES
PLANET ROCK PUB	Av. Esbertalina Barbosa Damiani, 282 - Guriri Norte, São Mateus - ES, 29946-490
PARADOR INTERNACIONAL GURIRI	Guriri, São Mateus - ES

Praias em Guriri

PRAIA LINDA
PRAIA DO BOSQUE
PRAIA DOS SURFISTAS
PRAIA DE GURIRI
PRAIA ACESSÍVEL
PRAIA DAS TARTARUGAS
PRAIA DO ABRICÓ

Hotéis e Pousadas	Local
HOTEL GÊMEOS	R. Dr. Arlindo Sodré, 943 - Centro, São Mateus - ES, 29930-000
NORTE PALACE	Av. Jones dos Santos Neves, 209 - Centro - Centro, São Mateus - ES, 29930-015
IBIS STYLES SÃO MATEUS	Rod. Gov. Mário Covas, 335 - Km 67 - Morada do Ribeirão, São Mateus - ES, 29936-450
HITS HOTEL	Rua Zenor Pedrosa Rocha, 240 - Sernamby, São Mateus - ES, 29930-630



HOTEL RIO NORTE	R. Rômulo Martins, 699 - Dom Jose Dalvit, São Mateus - ES, 29931-020
HOTEL JB	R. Hélio Orlandi, 200 - Centro, São Mateus - ES, 29930-010
GRANDE HOTEL SÃO MATEUS	R. Anchieta, 165 - Centro, São Mateus - ES, 29930-250
HOTEL SANCHES	R. Esteves Neves, 96 - Fátima, São Mateus - ES, 29933-555
HOTEL IPIRANGA	Rod. Gov. Mário Covas, 1983 - Novo Horizonte, São Mateus - ES, 29940-760
KE KE HOTEL	Br 101 KM 65, S/N - Boa Vista, São Mateus - ES, 29931-200
HOTEL BOROTO	Av. João XXIII, 1034 - Boa Vista, São Mateus - ES, 29930-000
COSTA MARLIN HOTEL	R. Horácio Barbosa Alves, 1355 - Guriri, São Mateus - ES, 29946-540
HOTEL DEL SOL	Av. Oceano Índico, 815 - Guriri Sul, São Mateus - ES, 29945-570
HOTEL BOSIO	Rod. Othovarino Duarte Santos, 1685 - Guriri Sul, São Mateus - ES, 29945-690
APART HOTEL ESSÊNCIA DO PARÁ	R. Linhares, 1482 - Lado Sul, São Mateus - ES, 29945-480
RECANTO DOS PIONEIROS	Av. Esbertalina Barbosa Damiani, 2644 - Guriri, São Mateus - ES, 29944-100

Parques Aquáticos	Local
Guriri Beach Acqua Park	R. Horácio Barbosa Alves, 888 - Guriri Norte, São Mateus - ES, 29946-540
Sesc - São Mateus	R. Cel. C. Cunha, 1738 - Chácara do Morro, São Mateus - ES, 29930-360



2.3.7. LOCAIS PÚBLICOS

Em São Mateus tem-se a Prefeitura localizada Rua Alberto Sartório, nº 404, Bairro Carapina - São Mateus/ES, CEP: 29933 060 e Câmara Municipal na Av. Jones dos Santos Neves, Centro – CEP 29.930-000.

Além destes tem-se as praças que são locais muito frequentados na cidade, listados abaixo:

Praça	Local
PRAÇA MUNICIPAL	R. Barão dos Aimorés, 354, São Mateus - ES
PRAÇA DR. PERICLES	Ideal, São Mateus - ES, 29933-660
PRAÇA INOCOOP	R. Morobá, 123-267 - Inocop, São Mateus - ES, 29934-330
PRAÇA SÃO BENEDITO	128, Praça São Benedito, 14 - Centro, São Mateus - ES, 29930-330
PRAÇA MESQUITA NETO	Avenida José Tozzi, 1766 - Centro, São Mateus - ES, 29936-718
CENTRO DE VIVÊNCIA AMÉLIA BOROTO	R. João Pinto Bandeira, 74 - Carapina, São Mateus - ES, 29933-040
PRAÇA ANCHIETA	Centro, São Mateus - ES
PRAÇA ESTAÇÃO CIDADANIA	Av. Fernando Jogaib, Ayrton Senna - São Mateus – ES, 29943-450
PRAÇA VINICIUS CAVALEIRO MILERI	Av. Esbertalina Barbosa Damiani, 996 - Guriri Norte, São Mateus - ES, 29946-480
PRAÇA RIO PRETO	R. São Mateus, 220 - Barra Nova, São Mateus - ES, 29938-015
PRAÇA DO BAIRRO LITORÂNEO	Rod. Gov. Mário Covas, 12751 - São Mateus, ES
PRAÇA DO BAIRRO MORADA DO RIBEIRÃO	Av. das Palmeiras - Morada do Ribeirão, São Mateus - ES, 29936-425
PRAÇA NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO	Centro, São Mateus - ES, 29930-210



**PRAÇA NO BAIRRO
LAGO DO CISNES**

R. Alfa Um - Lago dos Cisnes, São
Mateus - ES, 29936-710

2.4. ÁREAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICOS E PRIVADOS, GRATUITOS OU ONEROSOS

Entre os diversos problemas das grandes cidades do Brasil e do mundo, assim como cidades em crescimento, especialmente após a urbanização ocorrida no século XIX e XX, está o congestionamento diário no trânsito. Ou seja, há um grande aumento de veículos nas vias, conseqüentemente é necessário um aumento de área de estacionamentos. De acordo com a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), em 2020, a venda de automóveis cresceu 132%.

Em São Mateus no ano de 2006 havia um total de 18.040 veículos, enquanto em 2021 esse número aumentou para 58.248 veículos. Ou seja, o número crescente de veículos em conjunto com a falta de planejamento urbano resultou em poucas áreas de estacionamento na cidade. Dessa forma, tem-se que as áreas de estacionamento em São Mateus vem se tornando cada vez mais um grande problema para mobilidade urbana.

O modelo de estacionamento rotativo, também conhecido como "Zona Azul", foi criado para melhorar o tráfego nas ruas, aumentando a disponibilidade de vagas e permitindo que as pessoas estacionem seus veículos próximo ao local onde precisam realizar seus afazeres não existe na cidade ainda. Com isso, o maior problema relatado pelas pessoas é fato de que muitas vezes os próprios comerciantes estacionam em vagas no centro da cidade, ficando ali o dia inteiro, impossibilitando que os consumidores estacionem próximo ao comércio.

No quesito estacionamentos privados, existem poucos abertos a público em São Mateus, tal qual o estacionamento no centro da cidade ao lado do Banco Itaú. A grande maioria dos estacionamentos privados são exclusivos para clientes em compra.

Apesar do cenário atual, conseguir uma vaga no centro da cidade não precisa ser mais um desafio tão grande. Os estacionamentos não devem ser vistos apenas como um local onde os veículos ficam parados durante um período e sim como lugares que ajudam a facilitar a mobilidade urbana, principalmente em horários de mais movimentação, além de movimentarem o comércio local. Portanto, pensar em metas para melhoria dos estacionamentos na cidade é de extrema importância.



2.5. AS ÁREAS E HORÁRIOS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO RESTRITA OU CONTROLADA

Em São Mateus há áreas de circulação restrita em épocas do ano específica, principalmente no verão, onde o centro do bairro Guriri, em certas ocasiões, é fechado para eventos de verão que incluem partes da Avenida Governador Eurico Resende e da Avenida Beira Mar. Essas intervenções tem apoio da Secretaria Municipal de Defesa Social, que faz o planejamento necessário para gerar o menor impacto possível no trânsito.

Além disso, é comum na cidade encontrarmos áreas de restrição circulação temporária para realização de feiras, como:

- Aos Sábados (Bairro Guriri): Avenida Oceano Índico Bairro Guriri - Lado Sul - São Mateus - ES Acesso Principal: Avenida Oceano Atlântico (Beira Mar) de Guriri e Avenida Esbertalina Barbosa Damiani.
- Aos Domingos (Bairro Vila Nova): Avenida Brasil Bairro Vila Nova São Mateus - ES Acesso Principal: Rua Três Morros, rua lateral da Rodovia Governador Mario Covas "BR 101".

3. O SISTEMA CICLOVIÁRIO

O sistema viário pode ser definido como a infraestrutura física que compõe uma malha definida e hierarquizada. Reúne o conjunto de vias e logradouros que estruturam o tecido urbano e tem importante papel na configuração da paisagem e da vida urbana.

Nesta primeira parte do diagnóstico, será abordado alguns pontos como a classificação e a hierarquização viária, a infraestrutura desse sistema e alguns dos principais pontos que os compõe.

A Rede Estrutural para o Transporte Cicloviário consiste na configuração de uma rede de vias com dispositivos especiais para a circulação segura de bicicletas na forma de ciclovias, ciclofaixas ou faixas compartilhadas, criando rotas cicláveis que cubram todo o território urbanizado do município formando uma rede integrada, compreendendo as situações a seguir:

- **Ciclovias:** São espaços designados para a circulação exclusiva de bicicletas, totalmente segregados da circulação de automóveis e de pedestres, mediante a utilização de obstáculos físicos como calçadas, muretas, ou meio fios.
- **Ciclofaixas:** São faixas nas pistas de rolamento ou sobre as calçadas delimitadas por pinturas e/ou sinalizadores, sem a utilização de obstáculos físicos.



- **Faixas Compartilhadas:** São faixas para a circulação de duas ou mais modais (bicicleta/ veículos e bicicletas/pedestres). As faixas podem ser segregadas por obstáculos físicos ou não e implicam na destinação de uma maior largura da faixa de tráfego da modal preponderante, isto é, maior largura dos passeios ou maior largura do leito carroçável.

Além disso, o transporte cicloviário faz parte do transporte não motorizado, que é uma prioridade da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nos últimos anos a discussão a respeito de saúde, bem-estar e estilo de vida tem aumentado consideravelmente, ao passo que estudos apontam os benefícios fisiológico e psicológico de praticar atividade física diariamente. Com isso as pessoas têm buscado formas de ter uma vida mais ativa nos esportes, conseqüentemente o uso da bicicleta tem aumentado de forma considerável.

Soares e Guth (2018) apontaram que o uso da bicicleta como meio de transporte, no Brasil, varia bastante em diferentes locais, e suas características mudam dependendo do porte das cidades. De acordo com uma pesquisa realizada por PEREIRA (2021), a frota de bicicletas no Brasil é estimada em 33.230.198, sendo em média 16 bicicletas para cada 100 habitantes.

Segundo Matias (2017) e conforme já visto anteriormente, a circulação é a base fundamental da mobilidade nas cidades, é definida pelos deslocamentos realizados pelas pessoas no seu cotidiano. Esses deslocamentos podem ser feitos de vários modos, a pé, de bicicleta, transporte coletivo, trem, motocicleta e automóvel, os indivíduos são caracterizados da seguinte maneira ao se deslocar, quando estão a pé, são pedestres, de bicicleta, são ciclistas, ao utilizar automóvel ou transporte coletivo, são titulados de usuários.

A ciclovia e a ciclofaixa por sua vez são imprescindíveis para que a experiência dos ciclistas seja a melhor possível com a segurança necessária, elas possibilitam um trânsito mais organizado, auxiliando na mobilidade da cidade. A ausência delas faz com que os ciclistas precisem dividir espaço nas ruas e rodovias com os carros, motos, ônibus, caminhões e por muitas vezes eles acabam dividindo espaço até mesmo com os pedestres. Muitos pedalam por percursos de três e oito quilômetros, o que dá uma média de duração de 10 a 30 minutos por percurso. Por este motivo, um dos pontos apresentados no plano de mobilidade do município de São Mateus, é atenção ao transporte cicloviário.

O uso da bicicleta como meio de transporte não é apenas benéfico para a saúde de seus usuários, como também, traz benefícios para o coletivo de uma comunidade. Para Soares e Guth (2018), são as cidades pequenas que impulsionam o índice de participação da bicicleta na repartição modal brasileira, e são também as cidades



menores que podem demonstrar de forma integral a viabilidade e as vantagens do ciclismo.

Em pesquisa, o autores Soares e Guth (2018) ressaltam a importância da existência de cidades com alto índice de uso de bicicleta, que façam proveito de todos os seus benefícios individuais, sociais e ambientais e demonstrem para todo o país a viabilidade desse veículo. Assim, as cidades grandes, com território extenso, podem se basear nas cidades pequenas, uma vez que também nas metrópoles grande parte dos deslocamentos ocorre em curtas e médias distâncias (dentro de um bairro ou entre bairros vizinhos): na ida para o trabalho, para o estudo, para as compras etc.

Ao diminuirmos o fluxo de automóveis, o resultado é a diminuição considerável de emissão de gases poluentes na atmosfera, o que faz com que a qualidade do ar daquela região melhore. Além disso, há também a diminuição dos ruídos causados pelos automóveis, tornando o ambiente mais agradável. Como os percursos são menores nas cidades pequenas, a bicicleta pode ser considerada o meio de transporte mais eficiente para realizar os trajetos do dia a dia.

No dicionário, a definição de ciclovia e ciclofaixa estão relacionadas a uma pista que o uso é exclusivo para que a bicicleta transite, o que auxilia na segurança dos ciclistas, podendo ser construída de forma que acompanhe o traçado de ruas e avenidas, como também podem ser à beira-mar, ou dentro de parques e praças públicas. Elas têm como objetivo promover o uso da bicicleta, além de aumentar a segurança dos ciclistas, que estão mais protegidos em uma ciclovia do que pedalando diretamente na rua ou avenida.

As vias destinadas para o uso dos ciclistas podem ser nomeadas como: ciclorrotas, ciclofaixas, ciclovias e faixas compartilhadas

As ciclovias tem como objetivo proteger o ciclista do tráfego de veículos, sendo com a separação das vias por meio de canteiros, blocos de concreto, grades, entre outros meios. Conforme explicado por Gondim (2010, p. 54 apud GESTÃO E TECNOLOGIA, 2021) são espaços para a circulação exclusiva de bicicletas, segregados de automóveis e pedestres, mediante a utilização de obstáculos físicos como calçadas, muretas ou meio-fio.

Segundo Gondim (2001 apud FERREIRA, 2007) as ciclofaixas são faixas exclusivas para tráfego de bicicletas nas pistas de rolamento, delimitadas por pintura e/ou sinalizadores no pavimento, sem a utilização de obstáculos físicos. Normalmente são unidirecionais, com os ciclistas trafegando na mesma direção dos veículos motorizados. Podem estar presentes em vias arteriais ou coletoras e, muitas vezes, são utilizadas de forma irregular para circulação de automóveis ou estacionamento. Elas também podem ser demarcadas sobre as calçadas.



Pensando na segurança dos cidadãos, não só dos ciclistas, como também dos pedestres e motoristas, foi levado em consideração uma pesquisa realizada por Soares e Guth (2018), onde foi mostrado que o uso da contramão por ciclistas, assim como o da calçada, está associado a condicionantes locais e pontuais. Isto é, trata-se de um subterfúgio, um recurso acessado por ciclistas para as situações em que o desenho urbano (especialmente o viário) está em desacordo com as características do deslocamento ativo.

Extensão da rede cicloviária em São Mateus - ES:

O município de São Mateus - ES já conta com alguns trechos com ciclovias e ciclofaixas. As ciclovias como já mencionado acima, são espaços destinados às bicicletas, que são caracterizados pela forma que são separadas do restante da via, podendo ser através de muretas, grades, canteiros, entre outras formas. O município já apresenta duas ciclovias sendo elas os percursos apresentados na tabela 1:

Tabela 1- Ciclovias já existentes em São Mateus (ES)

Descrição	Localização	Extensão
Calçadão da Orla	Av. Oceano Atlântico	2,43 Km
Do encontro entre a Rod. Othovarino Duarte Santos e a Av. Espera Feliz até a Orla de Guriri	Av. Espera Feliz	1,90 Km
Canteiro da BR-101	Rod. Gov. Mário Covas	1,90 Km

Fonte: autoria própria

A Orla de Guriri é uma atração turística do balneário. No centro podemos avistar a capelinha, contando com um calçadão de 2,43 km de extensão que tem diversas passarelas de acesso, espalhadas por todo seu perímetro, proporcionando mais acessibilidade e uma ciclovia ao lado com rampas de acesso e, ligando a Orla à Rodovia Othovarino Duarte Santos, tem-se a Avenida Espera Feliz.

A Rodovia Governador Mário Covas na BR-101, tem sua extensão no município nos sentidos Conceição da Barra (ES) e Jaguaré (ES). No trecho em que a rodovia passa pelo município, ela conta com dois canteiros laterais, esses canteiros permitem



que as pessoas atravessem a rodovia com segurança, além de conter uma ciclovia que a acompanha com uma extensão total de 1,90 Km.

O município também contém alguns trechos com ciclofaixas, que são espaços também destinados para o uso da bicicleta e são separadas do restante da via por meio de sinalização como pintura e placas de trânsito. Ela não apresenta obstáculos físicos que a separa do restante da via. Sendo as ciclofaixas já existentes no município os percursos apresentados na tabela 2:

Tabela 2- Ciclofaixas já existentes em São Mateus (ES)

Descrição	Localização	Extensão
Do posto policial de Guriri até a ponte do Rio Mariricú em Guriri	Rod. Othovarino Duarte Santos	2,64 Km
Da ponte do Rio Mariricú em Guriri até a ponte do bairro Pedra d'água	Rod. Othovarino Duarte Santos	4,15 Km
Toda extensão da Av. João XXIII	Av. João XXIII	1,60 Km
Do encontro entre a R. Jequitibá e a Av. José Tozzi até o encontro entre a R. Manoel Andrade e a Av. José Tozzi (Centro)	Av. José Tozzi	1,44 Km
Da entrada do bairro Santo Antônio na Rod. BR 101 até o Residencial Militar Cb Roniê	Av. Dom José Dalvit	3,17 Km

Fonte: autoria própria

As ciclofaixas são mais simples, elas não têm uma barreira física para separá-la da via. Elas contam apenas com a sinalização, por meio de pintura no asfalto e placas de trânsito, mas não deixam de ser imprescindíveis pois permitem que os ciclistas tenham espaço para fazer seu percurso em segurança. Acima podemos ver alguns dos trechos em que a ciclofaixa já foi implantada, em geral são avenidas e rodovias de maior fluxo de automóveis.

Ainda para o diagnóstico junto ao Grupo de Trabalho do Plano de Mobilidade, foram feitas reuniões com grupos representativos tal como AMC – Associação



Mateense de Ciclismo e foi percebido, junto as pessoas que realmente utilizam tal meio de transporte, alguns pontos.

O primeiro ponto levantado foi a falta de manutenção na infraestrutura das ciclovias e ciclofaixas já existentes, muitas delas se encontrando com buracos, lixo, areia ou a sinalização apagada principalmente no caso das ciclofaixas, já que a sinalização é o que as representa. O acúmulo de areia (principalmente no bairro Guriri visto proximidade com a praia), os alagamentos das ciclovias e a falta de sinalização são reclamações constantes.

No quesito sinalização, há dois tipos que são necessários: sinalização de rota e sinalização de tráfego. A sinalização de rota serve para indicar ao ciclista que caminho seguir, quais são as melhores vias, os melhores trajetos, como chegar onde se deseja ir. Já a de tráfego é aquela que indica que naquele local há a presença de bicicletas na via, com indicações sobre o compartilhamento da pista, qual faixa o ciclista deve ocupar, velocidade máxima para os motoristas, etc. Na cidade há uma precariedade na sinalização vertical e horizontal das ciclovias, pela falta de manutenção ao longo do tempo ou por outros fatores.

O segundo ponto é interligação das vias ciclísticas. A cidade possui algumas ciclovias como citado acima, porém elas são em partes distintas na cidade, mas não há uma interligação entre as mesmas. Se ocorresse essa interligação entre as ciclovias dos bairros, levando até o centro da cidade, facilitaria a mobilidade para os ciclistas. Assim como a criação das novas ciclovias ser pensada de forma a ser integrada com as existentes geraria uma facilitação na locomoção destes ciclistas que conseguiriam ir de um ponto a outro na cidade com mais segurança.

O terceiro ponto levantado foi a falta de bicicletários. Com o crescimento da cidade, o aumento do número de ciclistas é natural. No entanto, pouco adianta cada indivíduo se mobilizar em busca de um estilo de vida mais saudável e não ter em sua região a infraestrutura necessária para manter o hábito. Assim como para incentivar o uso da bicicleta é necessário um local seguro para deixá-la. Atualmente não existe na cidade bicicletários públicos.

É necessário um plano de melhoria e manutenção das ciclovias existentes. Assim como implantação de novas ciclovias para incentivo do transporte não motorizado.

4. OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE NO MUNICÍPIO

O transporte é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento de uma sociedade. As grandes transformações que conduziram a humanidade rumo ao



progresso no decorrer da história, em maior parte, se devem à invenção e melhoria dos meios de transporte. Através dos meios de transporte houve a aproximação entre os povos permitindo deslocamento, comércio e ideias se locomoverem.

Ao longo do tempo e com a evolução dos mesmos as cidades passaram a oferecer seus próprios meios de transporte para melhoria do transporte no município. Neste item então será diagnosticado sobre os seguintes tipos de transporte: transporte público coletivo, transporte escolar, transporte sanitário, transporte turístico, táxis e mototáxis, coleta de lixo.

4.1. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Segundo o GVBus, para a mobilidade urbana, os coletivos colaboram para o desenvolvimento das cidades ao ocupar menos espaços nas vias e transportar mais passageiros. Esses fatores, conseqüentemente, contribuem para a redução dos níveis de congestionamentos no trânsito. Para ter uma noção dos impactos, um ônibus conduz a quantidade de pessoas equivalente a 40 carros, conforme apontou o estudo da associação nacional. Devido a esse e outros motivos, se dá a importância da luta pela priorização deles nas vias.

Foi explanado acima como se desenvolveu o crescimento viário ao longo dos séculos na cidade de São Mateus apesar de inicialmente uma vila do interior, se tornou um município de grande expressão no norte do estado nos últimos anos. Com esse aumento deve-se dar uma devida importância ao transporte público coletivo no município.

Cada pessoa tem uma necessidade e destino próprio que a leva a traçar uma rota no seu dia a dia e assim ter um determinado roteiro de deslocamento. Sendo assim cada um utiliza o espaço público de forma distinta sendo uma das formas de deslocamento muito utilizada pelo brasileiro na atualidade o transporte público coletivo.

Uma pesquisa sobre mobilidade urbana realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) indica que 44,3% da população brasileira tem no transporte público seu principal meio de deslocamento. Na região Sudeste, o percentual chega a 50,7%. Na cidade de São Mateus não é diferente, cerca de 504.539 mil pessoas utilizam o transporte público mensalmente. Apesar de ser considerado muitas vezes ineficiente, principalmente por não acompanhar o crescimento das cidades, o transporte público coletivo, primeiro tópico dos serviços de transporte no município, é de suma importância tanto para o acesso a grande



camada da sociedade com menor poder aquisitivo quanto no quesito ambiental visto que mais pessoas conseguem utilizar o mesmo veículo para chegar ao mesmo local.

É assegurado pela Constituição Federal de 1988, no seu 6.º artigo, que o transporte é um direito social. A Carta Magna ainda dispõe de orientações quanto à administração desse serviço:

Art. 30. Compete aos Municípios:

V — organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Nesse caso, a legislação refere-se ao transporte público coletivo — que serve aos cidadãos de forma massificada. Contudo, também existem outras normas que buscam regular o transporte rodoviário de passageiros, como a “Lei nº 8.987”, de 13/02/1995, e a “Lei nº 9.074”, de 07/07/1995.

Pode ser considerado transporte público ou transporte coletivo todo transporte para passageiros por conjuntos de viagens em grupos para uso pelo público geral, normalmente administrados em horários programados, operados em rotas estabelecidas e que cobram uma taxa por cidade.

O transporte público coletivo brasileiro funciona por meio de uma complexa rede. O guia Transporte Público Coletivo (TPC), desenvolvido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) e pelo Ministério das Cidades, faz uma clara distinção entre as linhas que compõem o sistema tronco-alimentado. As linhas estruturais (principais ou troncais) são receptoras da demanda captada pelas linhas alimentadoras, isto é, aquelas que garantem acessibilidade aos bairros. Essa rede, por sua vez, é nutrida por três grupos:

- I — Sistemas por ônibus;
- II — Sistemas sobre trilhos (metrô, VLT e trens);
- III — outros sistemas (barcas, teleféricos e aeromóveis).

Na cidade de São Mateus existe apenas um tipo de transporte público coletivo, os ônibus, que serão, portanto, o foco neste tópico de diagnóstico.

4.1.2. DIAGNÓSTICO

Em 2016, a empresa Logitrans Logística Engenharia e Transporte LTDA foi contratada para fazer um estudo e projeto técnico de todo o transporte público de São Mateus, projetando e analisando o mesmo. A análise do diagnóstico foi feita baseando-se neste estudo, realizando as atualizações quando necessárias, assim



como na análise de outros dados feitos dos bancos de dados atuais, a dados disponibilizados pela concessionária atual e visitas in loco quando necessário.

Atualmente o município de São Mateus tem um contrato a título de concessão com a empresa *Viação São Gabriel LTDA* cujo objeto é *prestação e exploração do serviço público de transporte público coletivo municipal de passageiros do município de São Mateus*. Este contrato foi assinado em 15 de agosto de 2016 e tem duração de 30 anos, terminando no ano de 2046. Desde 2007 a cidade possui o sistema de Bilhetagem eletrônica, o que torna o ingresso do usuário ao sistema mais prático, seguro e possibilita através de dados estatísticos o monitoramento diário do número de passageiros transportados e das gratuidades concedidas.



Veículos do sistema de transporte coletivo de São Mateus

Fonte: Site da Viação São Gabriel



Cartões SG Card

Fonte: Estudo Prefeitura



No processo de concessão, verificou-se que transporte coletivo tem frota total de 57 veículos, sendo 42 operacionais em linhas urbanas, 6 operacionais em linhas distritais e 9 veículos reservas. A quilometragem média mensal das linhas urbanas era de 314.524 km, resultando em 6.290 km/veículo/mês. O valor da tarifa urbana convencional era de R\$ 2,40, a tarifa do expresso era de R\$3,20, a do paulista era R\$3,10 e com passe escolar o estudante paga metade do valor que está vigente na cidade, pagando então uma tarifa de R\$1,20.

Atualmente, a frota ainda é a mesma contratada em concessão, porém as tarifas sofreram alterações atualmente o convencional é R\$4,50, o expresso é R\$5,00 e o paulista é R\$5,00.

Um dos fatores que contribuem para que um sistema de transporte coletivo se torne eficiente é a acessibilidade do usuário ao sistema. Este fator está relacionado ao tempo e a distância de deslocamento do usuário ao ponto de parada mais próximo de sua origem e/ou destino.

O PlanMob, Caderno de Referência para Plano de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades de 2007, traz referências ao deslocamento médio ideal para o usuário acessar o sistema de transporte. Em cidades de grande concentração esses pontos não devem ser superiores a 400m de distância e, em centros urbanos, de menor concentração de usuários não ultrapassar 500m.

O Município de São Mateus apresenta uma topografia de predominantemente plana a suavemente ondulada. A sede do município está situada a 38 metros de altitude, sendo a altitude máxima no município de 350m e a mínima no nível do mar. Assim, São Mateus tem seu adensamento principalmente na região urbana onde fica a sede do município e no Balneário de Guriri, na região urbana litorânea da cidade. Devido à grande variedade de itinerários há uma cobertura espacial completa de quase todo o Município, sendo que apenas algumas regiões, devido ao adensamento mínimo na época da concessão, não são atendidas pelo transporte coletivo.

A cobertura espacial da rede de linhas é um importante fator de avaliação de um sistema de transporte coletivo, bem como a cobertura temporal, o número de viagens por hora e a regularidade do sistema completam esta análise.

Portanto, a seguir, tem-se quatro tabelas as quais foram feitas as análises: o fluxo de passageiro durante o mês de maio de 2022, o fluxo de passageiro no dia 10 de maio de 2022 para representar um dia útil, o fluxo de passageira no dia 14 de maio para representar um sábado e o fluxo de passageiros no dia 22 de maio para representar um domingo.



Empresa: 001 - SÃO GABRIEL - SÃO MATEUS	Tot Passaj	Int.	% Int.	P.Estud.	% PE	V.T	% VT	Dinheiro	% Dinh.	Ido	% Ido	Def	% Def.
010 - ARDEIRA X N. RIBEIRÃO	666	11	1,60	23	3,38	282	41,11	370	53,94	73	10,64	47	6,85
011 - ARDEIRA / HOOP. ROBERTO SILVARES	212	3	1,42	4	1,89	84	39,62	121	57,08	16	7,58	12	5,66
012 - Ardeira x Cohab	183	6	3,19	4	2,13	82	43,62	95	51,96	4	2,13	3	1,60
020 - SANTO ANTONIO X COHAB	469	10	2,13	20	4,33	210	46,91	214	45,63	58	12,37	27	5,76
021 - SANTO ANTONIO X AVIAÇÃO	133	7	5,29	7	5,29	55	41,35	64	48,12	14	10,53	13	9,77
023 - EXPRESSO STO ANTONIO X GURURI	1.643	0	0,00	61	3,83	557	33,90	1.023	62,26	0	0,00	0	0,00
030 - MORADA DO LAGO X LIBERDADE	645	7	1,08	23	3,58	218	33,64	400	61,73	76	11,79	40	6,26
040 - SANTA TEREZA X COHAB	325	9	2,77	17	5,23	152	46,77	147	45,23	39	10,77	16	4,92
050 - SEAC X VILA VERDE	1.226	25	2,02	59	4,76	474	38,35	698	56,47	137	11,08	111	9,06
051 - SEAC X GURURI BOSQUE	94	3	3,19	4	4,29	32	34,04	35	38,51	5	5,32	3	3,19
060 - LITORALMO X AVIAÇÃO	537	23	4,28	16	2,95	190	35,38	308	57,36	33	6,15	25	4,71
064 - VILLAGES X ROBERTO SILVARES	925	24	2,59	30	3,24	320	34,59	581	59,37	58	6,27	38	4,11
070 - CENTRO X GURURI	2.485	59	2,39	134	5,44	737	29,60	1.535	62,37	209	8,46	87	3,53
081 - CENTRO X PAULISTA	53	0	0,00	0	0,00	2	3,71	33	64,39	4	11,43	1	3,86
090 - PORTO X PEDRA D'AGUA	18	0	0,00	1	5,67	12	80,00	3	13,33	2	13,33	0	0,00
101 - ARDEIRA ESCOLAR	64	2	3,13	0	0,00	27	42,19	35	54,69	3	4,69	7	10,94
120 - AIRTON SENA / HOSPITAL	19	0	0,00	0	0,00	7	36,84	12	63,16	0	0,00	1	5,26
Total Empresa: 001 - SÃO GABRIEL - SÃO MATEUS	9.694	189	1,95	390	4,02	3.451	35,60	5.664	58,43	727	7,50	454	4,68
Total:	9.694	189	1,95	390	4,02	3.451	35,60	5.664	58,43	727	7,50	454	4,68

• Fluxo no dia 22/05/2022 - Domingo

Empresa: 001 - SÃO GABRIEL - SÃO MATEUS	Tot Passaj	Int.	% Int.	P.Estud.	% PE	V.T	% VT	Dinheiro	% Dinh.	Ido	% Ido	Def	% Def.
013 - Ardeira x Cohab	112	0	0,00	0	0,00	37	30,89	55	49,11	23	20,54	16	14,20
023 - EXPRESSO STO ANTONIO X GURURI	1.276	0	0,00	340	26,65	936	72,35	0	0,00	0	0,00	0	0,00
030 - MORADA DO LAGO X LIBERDADE	209	6	2,87	0	0,00	59	28,23	144	68,90	17	8,13	16	7,66
040 - SANTA TEREZA X COHAB	109	1	0,92	0	0,00	22	20,19	86	78,90	5	4,59	5	4,59
041 - SANTA TEREZA X PEDRA D'AGUA	51	0	0,00	0	0,00	33	64,71	58	113,73	19	37,25	9	17,65
050 - SEAC X VILA VERDE	274	12	4,38	0	0,00	92	33,58	160	58,40	37	13,50	26	9,49
051 - SEAC X GURURI BOSQUE	90	0	0,00	0	0,00	26	28,89	64	71,11	10	11,11	7	7,78
060 - LITORALMO X AVIAÇÃO	161	31	17,13	0	0,00	76	47,19	74	45,84	14	8,70	17	10,56
064 - VILLAGES X ROBERTO SILVARES	413	7	1,69	0	0,00	146	35,35	260	62,95	30	7,26	32	7,75
070 - CENTRO X GURURI	1.204	14	1,07	0	0,00	350	28,94	940	77,99	104	8,72	72	5,98
Total Empresa: 001 - SÃO GABRIEL - SÃO MATEUS	4.059	71	1,75	0	0,00	1.191	29,34	2.797	68,91	259	6,38	190	4,68
Total:	4.059	71	1,75	0	0,00	1.191	29,34	2.797	68,91	259	6,38	190	4,68

Fonte: Adaptado IBGE, Censo 2010

Tipo de passagem	Censo IBGE				
	Mês	Dia útil	Sábado	Domingo	
Integração	3,15%	3,44%	1,95%	1,75%	
Estudante	25,48%	30,09%	4,02%	0,00%	
Vale Transporte	31,16%	30,59%	35,60%	29,34%	
Dinheiro	40,21%	35,88%	58,43%	68,91%	
Idoso	6,92%	7,33%	7,50%	6,38%	
Deficiente	4,29%	4,43%	4,68%	4,68%	
Total	504.539	21.296	9.694	4.059	

Observa-se nos dados, certa retração na demanda, porém, tem-se que o transporte público é um dos meios de transporte mais importantes no município de



São Mateus. Segundo as pesquisas do Programa QualiÔnibus, realizada nos municípios brasileiros, cerca de metade das pessoas que usam o ônibus não têm outro modo de transporte para se deslocar. No meio da pandemia ficou ainda mais evidente a importância dos modos coletivos. Trata-se de serviço essencial que atende profissionais de outros serviços essenciais, além de ser indispensável para as pessoas de menor renda.

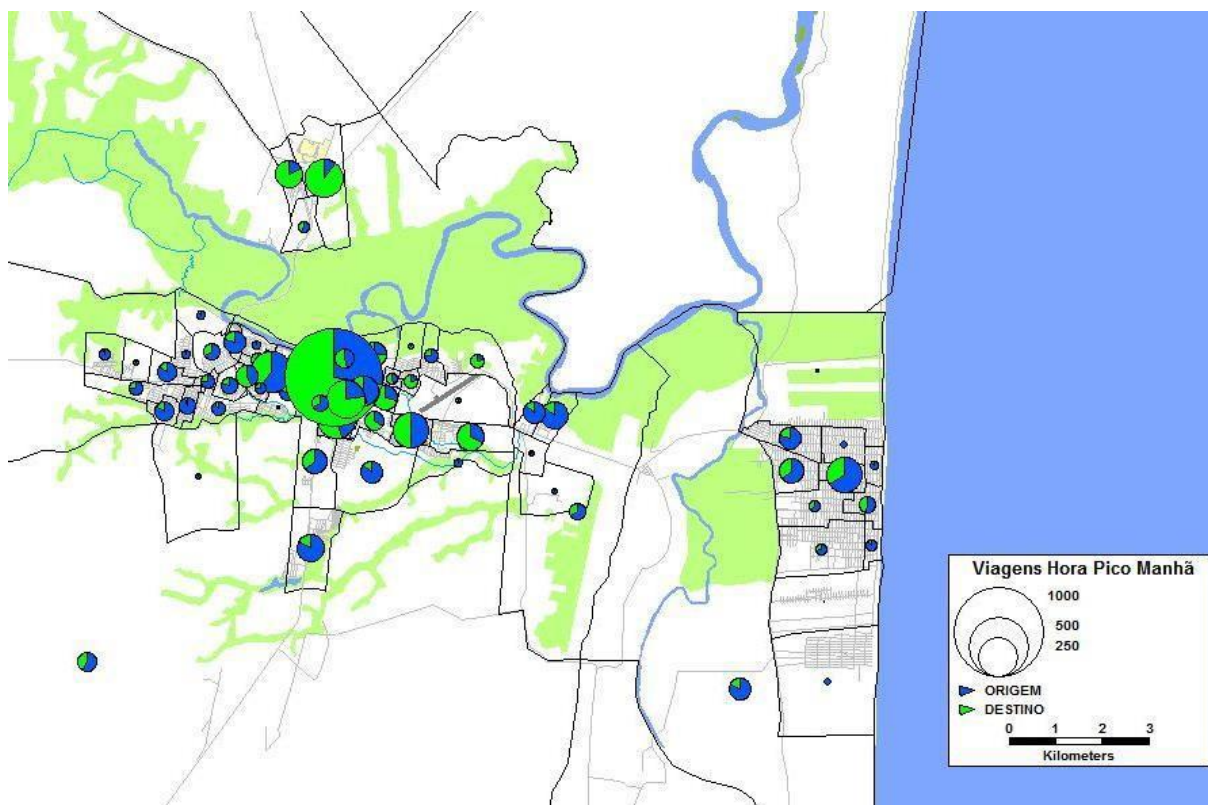
Outro passo no diagnóstico é a definição de zonas. Como todos os dados de origem e destino são coletados e codificados em um sistema de zoneamento, o estabelecimento das zonas é um importante ponto. As zonas são agrupamentos de amostras populacionais nas quais são estimadas a partir de características similares. Usualmente as zonas são baseadas em setores censitários (divisões feitas pelo IGBE) ou subdivisões políticas que são usadas como a base para qualquer informação existente de censo ou estudos anteriores de origem e destino, como o caso deste estudo. O uso de setores censitários que já existam na cidade aumentará as chances de compatibilidade com a sobreposição de diferentes tipos de dados.

A informação necessária para a modelagem, entretanto, não é exatamente a mesma utilizada pelo órgão do censo populacional; assim, algumas zonas do censo são usualmente consolidadas em zonas maiores, e outras divididas em zonas menores.



Para elaborar a modelagem da demanda o município foi dividido em 71 zonas de viagens, como pode se observar na figura abaixo.

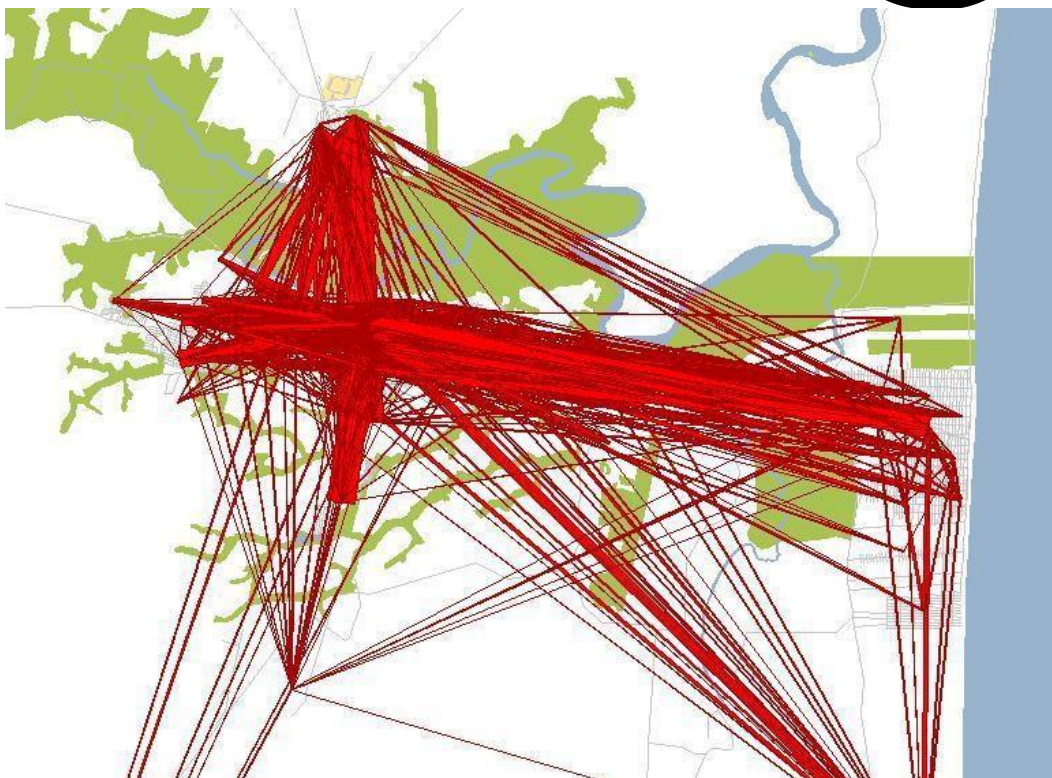
No estudo do sistema de trânsito realizado em 2016 pela Prefeitura Municipal foi feito um cruzamento de dados do cartão de transporte utilizados, no qual obteve-se a matriz de viagens para o transporte coletivo de São Mateus que pode ser observada na figura abaixo:



Na observação da figura acima é possível identificar as zonas de maior geração de viagens em São Mateus. A região central juntamente com a região da UFES (Universidade Federal do Espírito Santo) apresenta a maior atração de viagens na hora pico manhã. Entretanto os bairros periféricos correspondem com a maior taxa de produção de viagens neste horário.

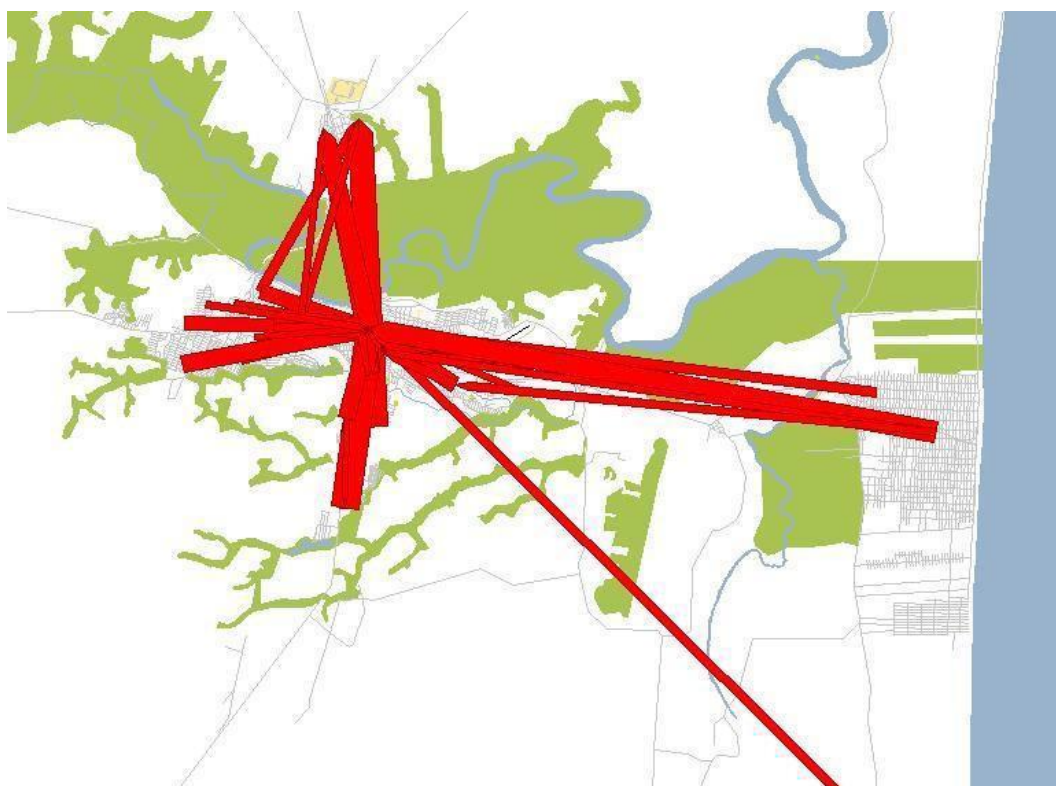
A partir deste cruzamento de dados foi construído também um mapa de desejo de viagens entre as regiões:





Total dos desejos de viagens, matriz pico manhã

Fonte: Estudo Prefeitura



Desejo de viagens com mais de 10 viagens/hora por região

Fonte: Estudo Prefeitura





Desejo de viagens com mais de 20 viagens/hora por região

Fonte: Estudo Prefeitura

Ainda, neste estudo, através do processo de alocação de viagens, uma metodologia simplificada utilizada pelo simulador, estando a rede de transportes definida e a matriz elencada, é possível realizar a alocação das viagens presentes nessa última.

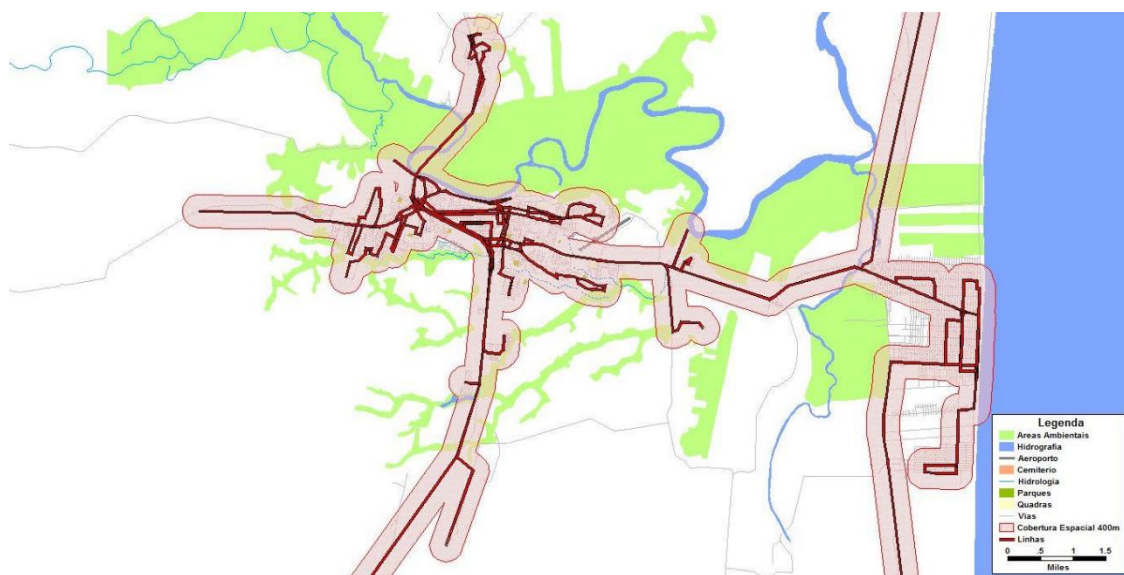
O simulador compara as opções de viagens apresentadas para cada par de origem/destino, e as aloca de maneira inversamente proporcional ao tempo tomado por cada alternativa, depois de considerado o custo generalizado (composto por vários aspectos da viagem, tais como tempos de espera, embarcado, transferências, etc).

Assim chegou-se aos resultados da alocação da demanda nas linhas do transporte de passageiros atual de São Mateus:





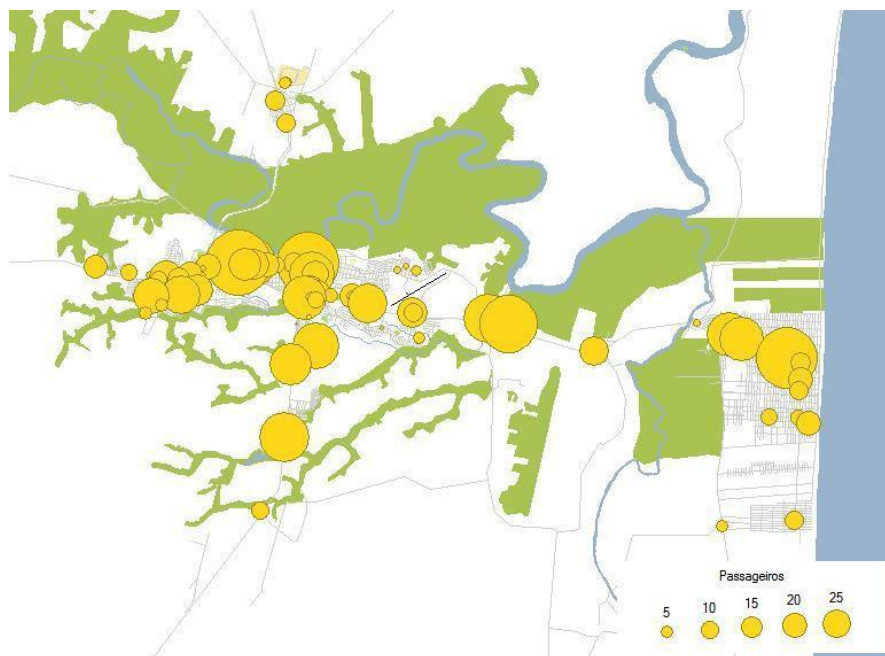
Carregamento das linhas atuais, pico manhã
Fonte: Estudo Prefeitura



A partir disto, atualmente, a cobertura do sistema de transporte público de São Mateus é a mesma proposta na concessão. Onde considerou-se para isto uma faixa de cobertura de 400 metros para ambos os lados das vias por onde passam as linhas de transporte coletivo como na figura abaixo:

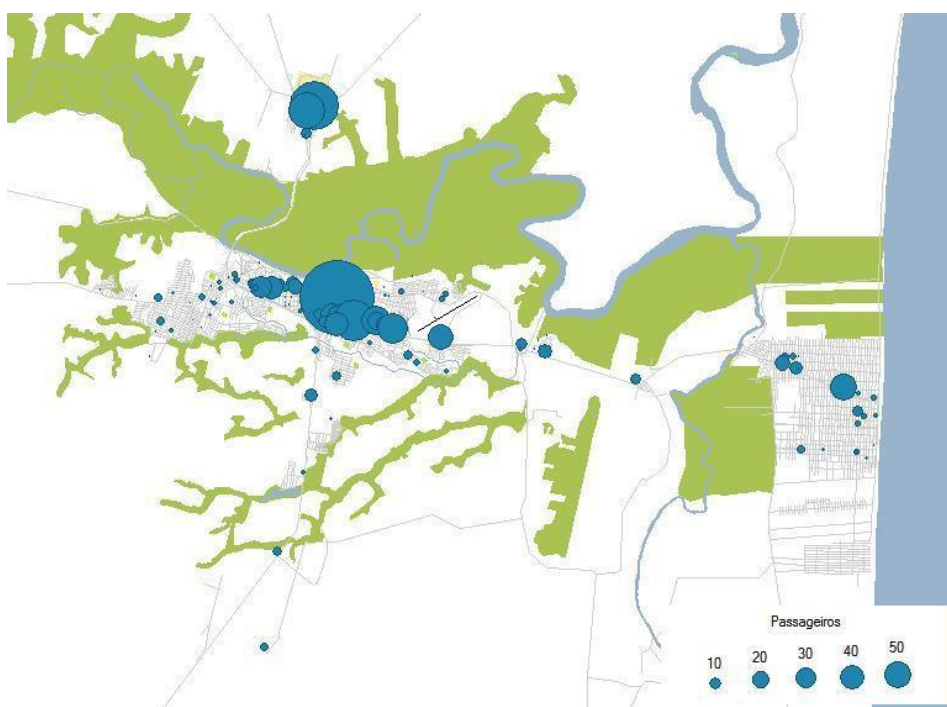


A partir desta cobertura, a distribuição dos embarques e os desembarques no período de pico manhã, estão como apresentados nas figuras a seguir.



Embarques iniciais linhas propostas, período de pico manhã

Fonte: Estudo Prefeitura



Desembarque final nas linhas propostas, período de pico manhã

Fonte: Estudo Prefeitura



A atratividade da região central de São Mateus é evidente na figura de desembarques, assim como existem alguns pontos de destino significativos na região da Av. Guriri (praia) e no bairro Litorâneo onde se encontra o campus da UFES (Universidade Federal do Espírito Santo).

Entretanto os embarques iniciais ocorrem em bairros mais periféricos da Cidade e também na região central.

A partir de todos estes dados, o atual sistema de transporte público de São Mateus, conta com as seguintes linhas:

Linha	Extensão (Km)	Tempo de Ciclo (min.)	Tipologia Veículo	Frequência	Intervalo (min)	Frota	Nº de Viagens			Quilometragem média mensal	
							Dias Úteis	Sábados	Domingos		
AROEIRA-MORADA DO RIBEIRÃO	19,25	60	Básico	3,0	20	3,00	29	22	19	15.479	
SANTO ANTONIO-COHAB	15,59	60	Mini	2,0	30	2,00	21	16	14	9.102	
SANTO ANTÔNIO-AVIAÇÃO	17,49	60	Mini	1,0	60	1,00	14	11	10	6.894	
BONSUCESSO-LIBERDADE	28,73	90	Básico	2,0	30	3,00	22	17	15	17.652	
SANTA TEREZA-COHAB	15,83	60	Mini	1,0	60	1,00	18	14	12	7.941	
CENTRO-GURIRI VIA PRAIANO	26,58	96	Básico	5,0	12	8,00	58	44	38	42.745	
SÃO MATEUS-FAZENDA PAULISTA	53,04	60	Básico	1,0	60	1,00	16	12	11	23.643	
PORTO-PEDRA D'ÁGUA	23,15	60	Mini	1,0	60	1,00	16	12	11	10.319	
SÃO MATEUS-BARRA NOVA	84,19	120	Básico	1,0	60	2,00	13	10	9	30.610	
MELEIRAS-MARIA AMÉLIA	52,74	120	Básico	0,5	120	1,00	8	6	6	11.893	
MARIA AMÉLIA-NOVA ERA	15,06	50	Mini	1,2	50	1,00	15	12	10	6.318	
AROEIRA-MASTER	21,23	60	Mini	1,0	60	1,00	14	11	10	8.368	
AYRTON SENNA-SAN REMO	18,05	60	Básico	1,0	60	1,00	14	11	10	7.115	
CENTRO-PENITENCIÁRIA	22,87	60	Básico	1,0	60	1,00	15	12	10	9.594	
SEAC-MARIA AMÉLIA	14,10	60	Básico	1,0	60	1,00	16	12	11	6.285	
SEAC-AVIAÇÃO	15,97	60	Básico	1,0	60	1,00	16	12	11	7.119	
CENTRO-UFES VIA JOÃO XXIII	18,01	60	Básico	5,0	12	5,00	54	41	36	27.027	
GURIRI-MARIA AMÉLIA	35,37	90	Básico	2,0	30	3,00	20	15	13	19.568	
GURIRI-UFES VIA BR101	39,86	90	Básico	2,0	30	3,00	20	15	13	22.053	
CIRCULAR GURIRI VIA BOSQUE	10,58	30	Mini	2,0	30	1,00	21	16	14	6.177	
CIRCULAR GURIRI	5,34	20	Mini	3,0	20	1,00	28	21	19	4.159	
TOTAL							42,00	448	342	302	300.060

Linhas e dados operacionais

Fonte: Estudo Prefeitura

A Tabela acima apresenta a quilometragem média mensal de cada uma das linhas urbanas, considerando as viagens nos dias úteis e aos sábados e domingos. Também apresenta a quilometragem mensal total (300.060 km).

Essas linhas estão descritas uma a uma com seus respectivos mapas e itinerários logo abaixo.

A Tabela seguinte apresenta a quilometragem média mensal de cada uma das linhas distritais, considerando a quilometragem mensal de cada uma a ser percorrida em estrada pavimentada e em estrada não pavimentada. Observa-se que a quilometragem total é de 28.584 km, sendo destas 17.297 percorridas em estrada pavimentada e 11.288 em estrada não pavimentada.

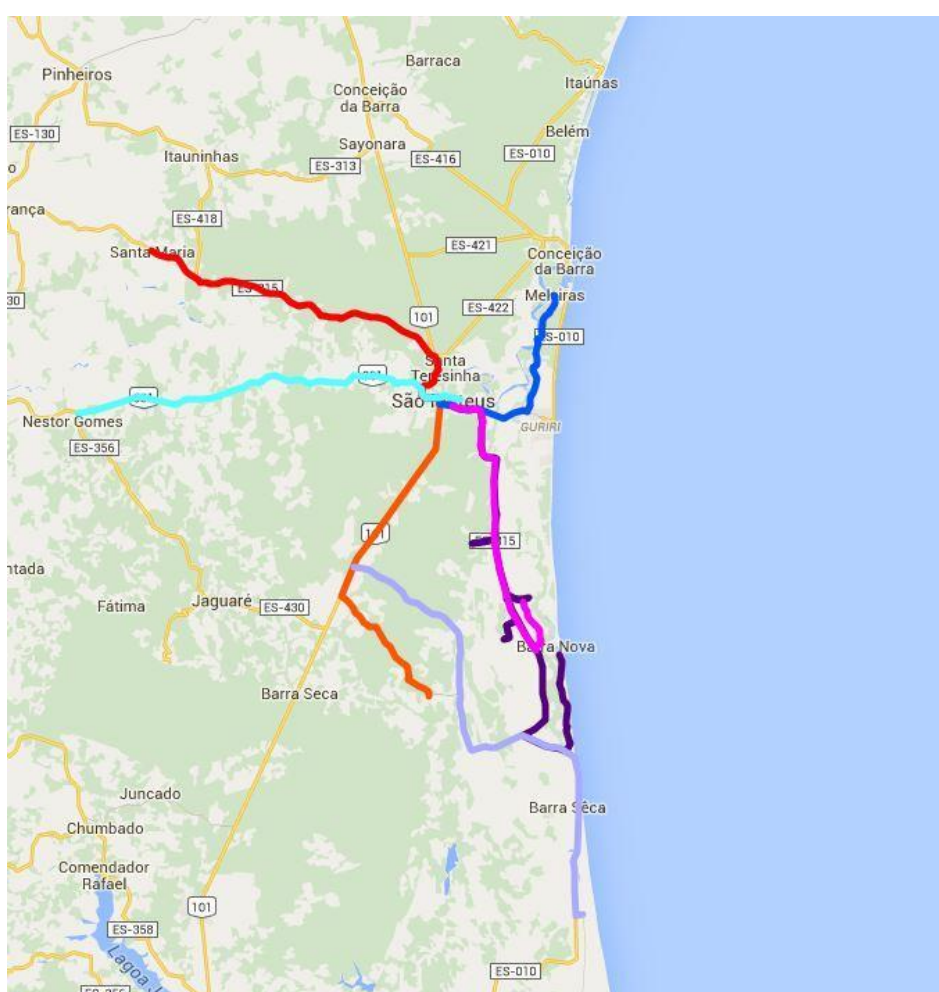


Linha	Extensão (Km)	Frota	Nº de Viagens Semanal	Quilometragem Semanal	Quilometragem Média Mensal	km mensal pavimentada	km mensal NÃO pavimentada
SÃO MATEUS - BARRA NOVA	144,80	1,00	8	1.158	5.020	1.891	3.129
SÃO MATEUS - SANTA MARIA	78,00	1,00	14	1.092	4.732	763	3.969
SÃO MATEUS - LAUDENCIO	76,60	*	2	153	664	663	0
SÃO MATEUS - MELEIRAS	50,60	1,00	2	101	439	203	235
SÃO MATEUS - NATIVO	72,00	1,00	14	1.008	4.368	3.269	1.099
SÃO MATEUS - NESTOR GOMES	86,60	1,00	28	2.425	10.507	10.508	0
SÃO MATEUS - URUSSUQUARA	109,80	1,00	6	659	2.855	0	2.856
TOTAL		6	74	6.596	28.584	17.297	11.288

Linhas Distritais

Fonte: Estudo Prefeitura

A seguir é representado em mapa as Linhas Distritais e as regiões atendidas:



Linhas Distritais

Fonte: Estudo Prefeitura

Já no quesito de frota, a empresa teve que apresentar a frota para início da prestação dos serviços em conformidade com esta especificação e com a resolução nº 316 de 08 de maio de 2009 do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito e com



a NORMA BRASILEIRA ABNT 15570, válida a partir de 06/02/2011, e a mesma regra valerá para todos os veículos novos que passaram a integrar a frota do sistema de transporte coletivo do Município de São Mateus.

A tipologia de frota estimada para o sistema de transporte público em São Mateus consiste em veículos com capacidade de 80 passageiros (ônibus Básico) e 40 passageiros (miniônibus) conforme NBR 15570. A frota operacional estimada corresponde a 42 veículos e a frota total do sistema está estimada em 46 veículos, considerando reserva técnica de 4 veículos, distribuídos conforme a Tabela abaixo:

Tipologia Veículo	Estimativa de Frota		
	Operacional	Reserva	Total
Miniônibus	9	-	9
Básico	33	4	37
Total	42	4	46

Nas linhas Distritais a frota estimada é de 7 veículos, sendo 6 operacionais e 1 reserva, com capacidade de 44 lugares como é mostrado na Tabela 2.

Frota	Estimativa de Frota		
	Operacional	Reserva	Total
Veículos com 44 lugares	6	1	7

Os veículos devem ser pintados e conter elementos gráficos de comunicação e informação visual, buscando o fortalecimento da identidade do sistema, de acordo com instruções e aprovação do órgão competente.

As tabelas acima mostraram as linhas existentes no município de São Mateus. A seguir, tem-se a descrição de cada uma delas:



- **Linha Aroeira-Morada do Ribeirão:**

Itinerário das principais ruas: Avenida Don Jose Dalvit, Avenida D, Rua 14, Avenida C, Avenida Don Jose Dalvit, Rua Jurandir Soares Cunha, Br-381, Rua 3 Morros, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Zenor Pedrosa Rocha, Rua Horto Dos Alamos, Avenida Recanto Das Iaras, Rua Horto Dos Alamos, Rua Zenor Pedrosa Rocha, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Coronel Manoel Nunes De Araujo, Rua Monsenhor Guilherme Schimidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silves, Avenida Joao XXIII, Br-381, Avenida Don Jose Dalvit, Avenida C, Rua 14, Avenida D, Avenida Don Jose Dalvit

Linha: AROEIRA-MORADA DO RIBEIRÃO			
Volume Máx.:	127	Extensão:	19,25 Km
Vel. Média:	19,25 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	15.479
Frota operante:	3		
<i>*Percurso Médio Mensal estimado</i>			
Programação de viagens			
	Dias Úteis	Sábados	Domingos
5:00	1	0	0
6:00	3	0	0
7:00	2	1	1
8:00	2	1	0
9:00	1	1	1
10:00	1	1	0
11:00	2	1	1
12:00	2	1	1
13:00	2	1	1
14:00	1	1	1
15:00	1	1	0
16:00	2	1	0
17:00	3	1	1
18:00	2	1	0
19:00	1	1	1
20:00	1	1	0
21:00	1	1	1
22:00	1	0	0
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- **Linha Aroeira-Master:**

Itinerário das principais ruas: Rua Dom Jose Dalvit, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Joao XXIII, Rua Doutor Arlindo Sodré, Rua Francisco Barbosa Sobrinho, Rua Coronel Constantino Cunha, Rua Do Cemitério, Travessa C, Rua Itupeva, Rua Itanhém, Rua Coronel Constantino Cunha, Rua Nelson Fundão, Avenida Jose Tozzi, Rua 3 Morros, Br-381, Rua 3 Morros, Rua Paulo Gélio De Oliveira, Rua Presidente Costa E Silva, Rua Dom José Dalvit

Linha: AROEIRA-MASTER

Volume Máx.:	26	Extensão:	21,23 Km
Vel. Média:	21,23 Km/h	Tipo Veículo:	Mini
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	8.368
Frota operante:	1		

**Percurso Médio Mensal estimado*

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	0	0	0
6:00	1	0	0
7:00	1	1	1
8:00	1	1	0
9:00	1	1	0
10:00	1	0	0
11:00	1	1	0
12:00	1	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	0	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	1	0
18:00	1	0	0
19:00	1	0	1
20:00	0	0	0
21:00	0	0	0
22:00	0	0	1
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- **Linha Santo Antônio-Cohab:**

Itinerário das principais ruas: Rua 9, Rua 50, Avenida Forno Velho, Rua 7, Rua 22, Rua 5, Rua 14, Rua 3, Rua 2, Rua Joao Nardoto, Rua Clemente Sartório, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Mateus Cunha, Avenida Jones Dos Santos Neves, Avenida Jose Tozzi, Rua 3 Morros, Br-381, Rua 3 Morros, Rua Paulo Gélio De Oliveira, Rua Artur Bastos Santos, Avenida Don Jose Dalvit, Rua Albino Pinheiro Da Silva, Rua Brasil, Rua Copa De 70, Avenida Don Jose Dalvit, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Joao XXIII, Rua Joao Bento Silves, Avenida Trinta E Um De Março, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Rua Humberto Conde Rios, Rua Clemente Sartório, Rua Joao Nardoto, Rua 2, Rua 3, Rua 14, Rua 5, Rua 22

Linha: SANTO ANTONIO-COHAB

Volume Máx.:	35	Extensão:	15,59 Km
Vel. Média:	15,59 Km/h	Tipo Veículo:	Mini
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	9.102
Frota operante:	2		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	1	0	1
6:00	2	0	0
7:00	2	1	1
8:00	1	1	0
9:00	1	0	1
10:00	1	1	0
11:00	1	1	1
12:00	1	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	1	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	1	0
18:00	1	1	0
19:00	1	1	1
20:00	1	0	0
21:00	1	1	0
22:00	2	0	1
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- **Linha Santo Antônio-Aviação:**

Itinerário das principais ruas: Rua Coronel Constantino Cunha, Rua Francisco Barbosa Sobrinho, Rua Doutor Arlindo Sodré, Avenida Joao XXIII, Rua Joao Bento Silves, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Rua Raimundo Guilherme Martins, Rua Mateus Leme Fundão, Rua Lourival Carvalho, Rua 3 Morros, Br-381, Avenida Don Jose Dalvit, Rua Copa De 70, Travessa Albino Pinheiro, Rua São João, Avenida Don Jose Dalvit, Rua Artur Bastos Santos, Rua Jurandir Soares Cunha, Br- 381, Rua 3 Morros, Br-381, Rua 3 Morros, Rua Agenor De Souza Le, Rua Mateus Leme Fundão, Rua Raimundo Guilherme Martins, Rua Pedro Rocha, Avenida Jones Dos Santos Neves, Avenida Jose Tozzi, Rua Coronel Constantino Cunha, Rua Itanhém, Rua Teixeira De Freitas, Rua Nanuque, Rua Felicíssimo Otaviano Dos Santos

Linha: SANTO ANTÔNIO-AVIAÇÃO

Volume Máx.:	7	Extensão:	17,49 Km
Vel. Média:	17,49 Km/h	Tipo Veículo:	Mini
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	6.894
Frota operante:	1		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	0	0	0
6:00	1	0	0
7:00	1	1	1
8:00	1	1	0
9:00	0	1	1
10:00	1	0	0
11:00	1	1	1
12:00	0	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	0	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	1	0
18:00	1	0	0
19:00	1	0	1
20:00	1	0	0
21:00	0	0	0
22:00	1	0	0
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- **Linha Bonsucesso-Liberdade:**

Itinerário das principais ruas: Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Doutor Arlindo Sodré, Avenida Joao XXIII, Br-381, Rua 3 Morros, Br-381, Avenida Don Jose Dalvit, Rua Copa De 70, Avenida Barão De Rio Branco, Rua Netuno, Avenida Lua, Rua Elipse, Avenida Terra, Rua 10, Rua Maria Eliza Rios, Avenida A, Rua 09, Avenida Terra, Rua Elipse, Avenida Lua, Rua Netuno, Avenida Barão De Rio Branco, Rua Copa De 70, Avenida Don Jose Dalvit, Rua Jurandir Soares Cunha, Br-381, Rua 3 Morros, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Humberto Conde Rios, Rodovia Othovarino Duarte Santos

Linha: BONSUCESSO-LIBERDADE

Volume Máx.:	82	Extensão:	28,73 Km
Vel. Média:	19,15 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	90 Min.	PMM*:	17.652
Frota operante:	3		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programao de viagens

	Dias teis	Sábados	Domingos
5:00	1	0	1
6:00	2	0	0
7:00	2	1	1
8:00	1	1	0
9:00	1	1	1
10:00	1	0	0
11:00	2	1	1
12:00	2	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	0	0
15:00	1	1	0
16:00	1	0	0
17:00	2	1	0
18:00	1	1	0
19:00	1	1	1
20:00	1	0	0
21:00	0	1	0
22:00	1	0	1
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- **Linha Santa Tereza - Cohab:**

Itinerário das principais ruas: Rua 14, Rua 3, Rua 2, Rua Joao Nardoto, Rua Dona Leopoldina, Rua Humberto Conde Rios, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Manoel De Andrade, Avenida Joao XXIII, Rua Inacio Fundão, Rua Nagib Pedro Martins, Br-381, Rua Pernambuco, Rua Almir De Queiroz, Br-381, Rua 3 Morros, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Dona Leopoldina, Rua Joao Nardoto, Rua 2, Rua 3, Rua 14

Linha: SANTA TEREZA-COHAB			
Volume Máx.:	21	Extensão:	15,83 Km
Vel. Média:	15,83 Km/h	Tipo Veículo:	Mini
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	7.941
Frota operante:	1		
<i>*Percurso Médio Mensal estimado</i>			
Programação de viagens			
	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	1	0	1
6:00	1	0	0
7:00	1	1	1
8:00	1	1	0
9:00	1	0	1
10:00	1	0	0
11:00	1	1	1
12:00	1	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	1	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	1	0
18:00	1	1	0
19:00	1	1	1
20:00	1	0	0
21:00	1	0	0
22:00	1	0	0
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- Linha Seac – Maria Amélia:

Itinerário das principais ruas: Avenida Karina, Br-101 Rodovia Governador Mario Covas, Rua 3 Morros, Rua Monsenhor Guilherme Schimidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silvares, Avenida Joao XXIII, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Monsenhor Guilherme Schimidt, Rua Raimundo Guilherme Martins, Rua 3 Morros, Br-101 Rodovia Governador Mario Covas, Avenida Karina

Linha: SANTA TEREZA-COHAB

Volume Máx.:	21	Extensão:	15,83 Km
Vel. Média:	15,83 Km/h	Tipo Veículo:	Mini
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	7.941
Frota operante:	1		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	1	0	1
6:00	1	0	0
7:00	1	1	1
8:00	1	1	0
9:00	1	0	1
10:00	1	0	0
11:00	1	1	1
12:00	1	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	1	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	1	0
18:00	1	1	0
19:00	1	1	1
20:00	1	0	0
21:00	1	0	0
22:00	1	0	0
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- Linha Seac – Aviação:

Itinerário das principais ruas: Avenida Karina, Br-101 Rodovia Governador Mario Covas, Rua 3 Morros, Rua Pedro Rocha, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silves, Avenida Jose Tozzi, Rua Coronel Constantino Cunha, Rua Itanhém, Rua Teixeira De Freitas, Rua Nanuque, Rua Felicíssimo Otaviano Dos Santos, Rua Coronel Constantino Cunha, Rua Zédio Bonomo, Rua Francisco Barbosa Sobrinho, Rua Doutor Arlindo Sodré, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Rua Raimundo Guilherme Martins, Rua 3 Morros, Br-101 Rodovia Governador Mario Covas, Avenida Karina

Linha:		SEAC-AVIAÇÃO	
Volume Máx.:	10	Extensão:	15,97 Km
Vel. Média:	15,97 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	7.119
Frota operante:	1		
<i>*Percurso Médio Mensal estimado</i>			
Programação de viagens			
	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	1	1	0
6:00	1	0	0
7:00	1	0	1
8:00	1	1	0
9:00	1	1	1
10:00	1	0	0
11:00	1	1	0
12:00	1	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	0	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	1	0
18:00	1	0	0
19:00	1	0	1
20:00	1	0	0
21:00	0	0	0
22:00	0	0	1
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- **Linha Centro – UFES:**

Itinerário das principais ruas: Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Pedro Rocha, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silvaes, Avenida Joao XXIII, Br-381, Es-315, Br-101 Rodovia Governador Mario Covas

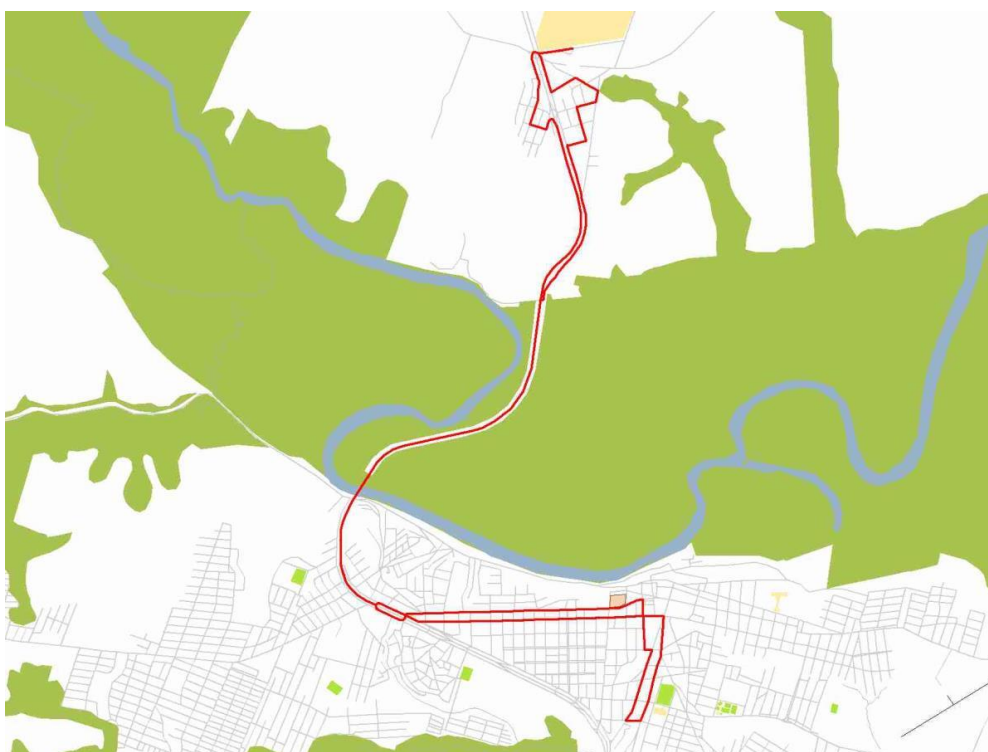
Linha: CENTRO-UFES VIA JOÃO XXIII

Volume Máx.:	274	Extensão:	18,01 Km
Vel. Média:	18,01 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	27.027
Frota operante:	5		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	2	1	0
6:00	5	1	1
7:00	5	2	1
8:00	2	2	1
9:00	2	1	1
10:00	2	1	1
11:00	5	1	0
12:00	5	2	1
13:00	2	2	1
14:00	2	1	1
15:00	2	1	1
16:00	2	1	1
17:00	5	1	1
18:00	5	1	1
19:00	2	1	1
20:00	2	1	1
21:00	2	1	1
22:00	2	1	0
23:00	0	1	0
0:00	0	1	0



- **Linha Centro – Guriri Via Praiano:**

Itinerário das principais ruas: Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua Monsenhor Guilherme Schimidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Manoel De Andrade, Rua Doutor Arlindo Sodré, Rua Joao Bento Silvares, Avenida Joao XXIII, Rua Americo Silvares, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Humberto Conde Rios, Rodovia Othovarino Duarte Santos

Linha: CENTRO-GURIRI VIA PRAIANO

Volume Máx.:	266	Extensão:	26,58 Km
Vel. Média:	16,61 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	96 Min.	PMM*:	42.745
Frota operante:	8		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programao de viagens

	Dias teis	Sábados	Domingos
5:00	2	0	0
6:00	5	1	1
7:00	4	2	1
8:00	3	2	1
9:00	3	2	1
10:00	3	2	1
11:00	4	2	1
12:00	4	2	1
13:00	3	2	1
14:00	3	2	1
15:00	3	1	1
16:00	3	2	1
17:00	5	2	1
18:00	4	2	1
19:00	2	2	1
20:00	2	2	1
21:00	2	1	1
22:00	2	0	1
23:00	1	0	1
0:00	0	0	0



- Linha Guriri – Maria Amélia:

Itinerário das principais ruas: Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silvares, Avenida Joao XXIII, Rua Inacio Fundão, Rua Nagib Pedro Martins, Br-381;Es-381 Rua Antônio De Carvalho, Rua Pernambuco, Rua Nagib Pedro Martins, Br-381;Es-381 Rua 3 Morros, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Humberto Conde Rios, Rodovia Othovarino Duarte Santos

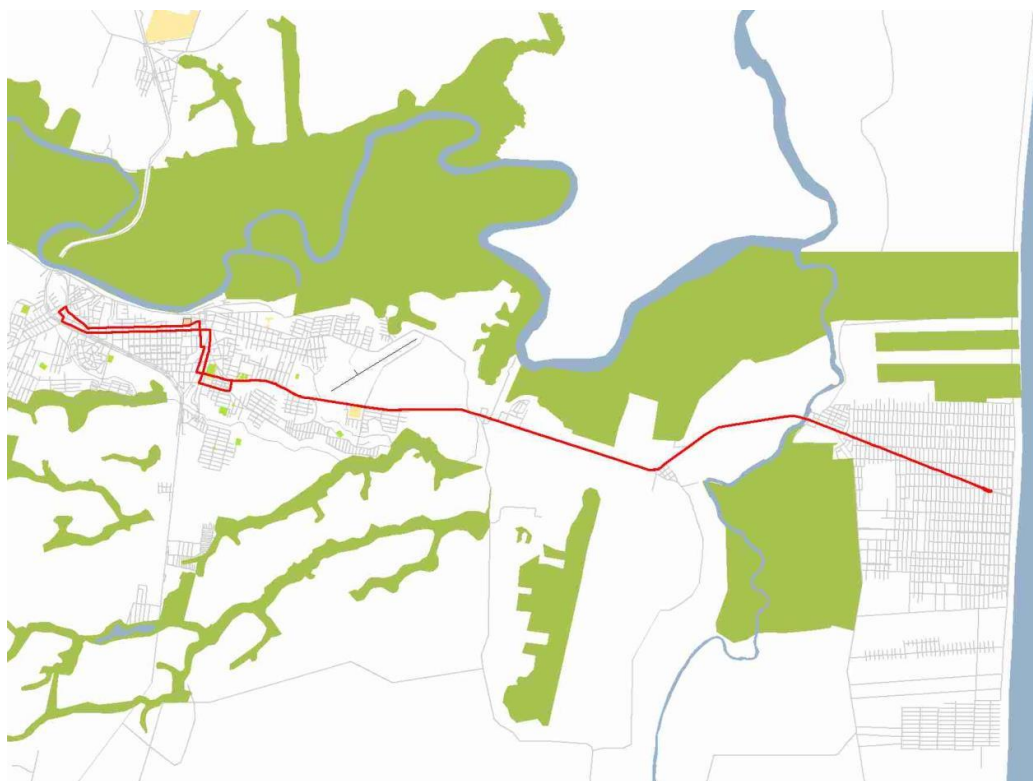
Linha: GURIRI-MARIA AMÉLIA

Volume Máx.:	115	Extensão:	30,4 Km
Vel. Média:	20,27 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	90 Min.	PMM*:	16.819
Frota operante:	3		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	1,333	1	1
6:00	2	0	0
7:00	2	1	1
8:00	1	0	0
9:00	1	1	1
10:00	1	0	0
11:00	2	1	0
12:00	2	0	1
13:00	1	1	0
14:00	1	0	0
15:00	1	1	0
16:00	1	0	0
17:00	2	1	0
18:00	1	0	0
19:00	0	1	1
20:00	0	0	0
21:00	0	1	0
22:00	0	0	1
23:00	0	1	0
0:00	0	0	0



- Linha Guriri – UFES Via BR 101:

Itinerário das principais ruas: Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silveiras, Avenida Joao XXIII, Rua Inacio Fundão, Rua Nagib Pedro Martins, Br-381;Es-381 Rua Antônio De Carvalho, Rua Pernambuco, Rua Nagib Pedro Martins, Br-381;Es-381 Rua 3 Morros, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Humberto Conde Rios, Rodovia Othovarino Duarte Santos

Linha: GURIRI-UFES VIA BR101

Volume Máx.:	32	Extensão:	39,86 Km
Vel. Média:	26,57 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	90 Min.	PMM*:	22.053
Frota operante:	3		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	1,333	1	1
6:00	2	1	0
7:00	2	0	1
8:00	1	1	0
9:00	1	0	1
10:00	1	1	0
11:00	2	0	0
12:00	2	1	1
13:00	1	0	0
14:00	1	1	0
15:00	1	0	0
16:00	1	1	0
17:00	2	0	0
18:00	1	1	0
19:00	0	0	1
20:00	0	1	0
21:00	0	0	0
22:00	0	1	1
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- Linha São Mateus – Fazenda Paulista:

Itinerário das principais ruas: Br-101 Rodovia Governador Mario Covas, Rua 3 Morros, Rua Pedro Rocha, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silves, Avenida Joao XXIII, Rua Inacio Fundão, Rua Nagib Pedro Martins, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Monsenhor Guilherme Schimidt, Rua Raimundo Guilherme Martins, Rua 3 Morros, Br-101 Rodovia Governador Mario Covas

Linha: SÃO MATEUS-FAZENDA PAULISTA			
Volume Máx.:	57	Extensão:	53,04 Km
Vel. Média:	53,04 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	23.643
Frota operante:	1		
*Percurso Médio Mensal estimado			
Programação de viagens			
	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	0	0	0
6:00	1	0	0
7:00	1	1	1
8:00	1	0	0
9:00	1	0	0
10:00	1	0	0
11:00	1	0	0
12:00	1	0	1
13:00	1	1	0
14:00	1	0	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	0	0
18:00	1	0	0
19:00	1	0	0
20:00	1	0	0
21:00	1	0	0
22:00	0	0	0
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- Linha Porto – Pedra d'água:

Itinerário das principais ruas: Br-101 Rodovia Governador Mario Covas, Rua 3 Morros, Rua Pedro Rocha, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silvas, Avenida Joao XXIII, Rua Inacio Fundão, Rua Nagib Pedro Martins, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Monsenhor Guilherme Schimidt, Rua Raimundo Guilherme Martins, Rua 3 Morros, Br-101 Rodovia Governador Mario Covas

Linha: PORTO-PEDRA D'ÁGUA			
Volume Máx.:	12	Extensão:	23,15 Km
Vel. Média:	23,15 Km/h	Tipo Veículo:	Mini
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	10.319
Frota operante:	1		
<i>*Percurso Médio Mensal estimado</i>			
Programação de viagens			
	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	0	0	0
6:00	1	0	0
7:00	1	1	1
8:00	1	1	0
9:00	1	1	1
10:00	1	0	0
11:00	1	1	0
12:00	1	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	0	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	1	0
18:00	1	0	0
19:00	1	0	1
20:00	1	0	0
21:00	1	0	0
22:00	0	0	1
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- Linha São Mateus – Barra Nova:

Itinerário das principais ruas: Travessa Rua Da Capela Nossa Senhora Aparecida, Travessa Próximo Ao Ranchinho, Estrada Barra Nova, Rua Mantenópolis, Avenida Esbertalina B. Damiani, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Avenida Espera Feliz, Rua XVII, Nona Avenida, Rua XXXII, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua Monsenhor Guilherme Schimidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silvares, Avenida Joao XXIII, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Humberto Conde Rios, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua XXXII, Nona Avenida, Rua XVII, Avenida Espera Feliz, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Avenida Esbertalina B. Damiani, Rua Pinheiros,

Rua Nova Venécia, Rua Mucurici, Avenida Esbertalina B. Damiani, Rua Mantenópolis, Estrada Barra Nova, Travessa Próximo Ao Ranchinho, Travessa Rua Da Capela Nossa Senhora Aparecida

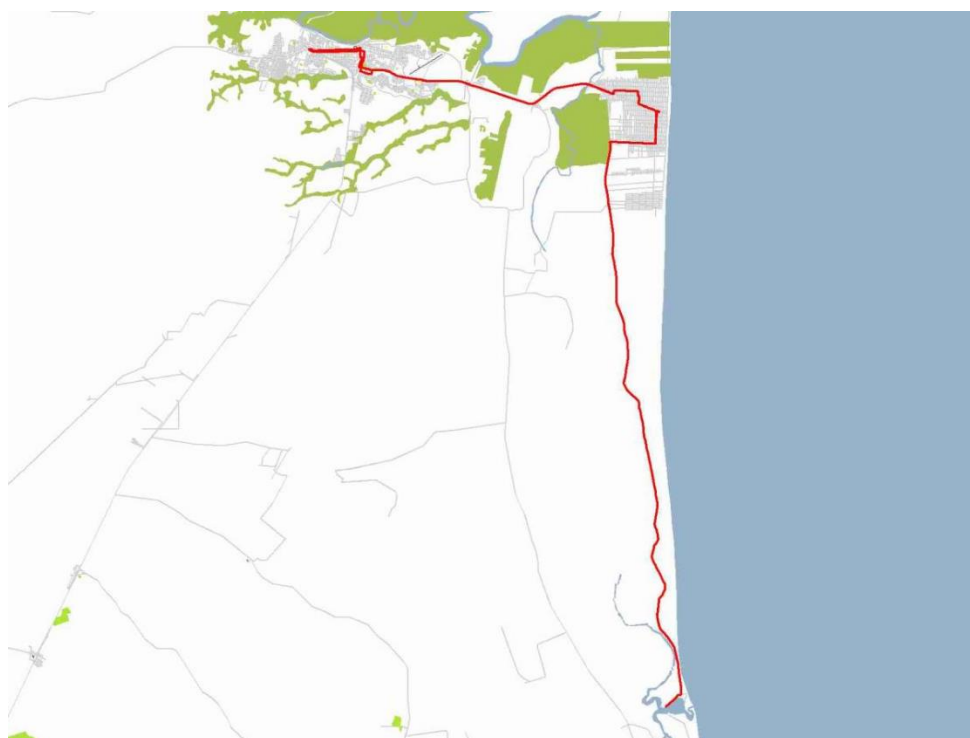
Linha: SÃO MATEUS-BARRA NOVA

Volume Máx.:	91	Extensão:	84,19 Km
Vel. Média:	42,1 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	120 Min.	PMM*:	30.610
Frota operante:	2		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	0	0	0
6:00	1	0	0
7:00	1	1	1
8:00	1	0	0
9:00	0	0	0
10:00	1	0	0
11:00	1	0	0
12:00	1	0	1
13:00	1	1	0
14:00	1	0	0
15:00	0	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	0	0
18:00	1	0	0
19:00	1	0	0
20:00	1	0	0
21:00	0	0	0
22:00	0	0	0
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- **Linha Meleiras – Maria Amélia:**

Itinerário das principais ruas: Travessa Rua Da Capela Nossa Senhora Aparecida, Travessa Próximo Ao Ranchinho, Estrada Barra Nova, Rua Mantenópolis, Avenida Esbertalina B. Damiani, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Avenida Espera Feliz, Rua XVII, Nona Avenida, Rua XXXII, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silvas, Avenida Joao XXIII, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Humberto Conde Rios, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua XXXII, Nona Avenida, Rua XVII, Avenida Espera Feliz, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Avenida Esbertalina B. Damiani, Rua Pinheiros, Rua Nova Venécia, Rua Mucurici, Avenida Esbertalina B. Damiani, Rua Mantenópolis, Estrada Barra Nova, Travessa Próximo Ao Ranchinho, Travessa Rua Da Capela Nossa Senhora Aparecida

Linha: MELEIRAS-MARIA AMÉLIA

Volume Máx.:	20	Extensão:	52,74 Km
Vel. Média:	26,37 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	120 Min.	PMM*:	11.893
Frota operante:	1		

**Percurso Médio Mensal estimado*

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	0	0	0
6:00	0,5	0	0
7:00	0,5	1	1
8:00	0,5	1	0
9:00	0,5	0	0
10:00	0,5	0	0
11:00	0,5	0	0
12:00	0,5	0	1
13:00	0,5	1	0
14:00	0,5	0	0
15:00	0,5	0	0
16:00	0,5	0	0
17:00	0,5	0	0
18:00	0,5	0	0
19:00	0,5	0	0
20:00	0,5	0	0
21:00	0	0	0
22:00	0	0	0
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- **Linha Maria Amélia – Nova Era:**

Itinerário das principais ruas: Travessa Rua Da Capela Nossa Senhora Aparecida, Travessa Próximo Ao Ranchinho, Estrada Barra Nova, Rua Mantenópolis, Avenida Esbertalina B. Damiani, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Avenida Espera Feliz, Rua XVII, Nona Avenida, Rua XXXII, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silves, Avenida Joao XXIII, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Humberto Conde Rios, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua XXXII, Nona Avenida, Rua XVII, Avenida Espera Feliz, Rodovia Othovarino Duarte Santos, Avenida Esbertalina B. Damiani, Rua Pinheiros, Rua Nova Venécia, Rua Mucurici, Avenida Esbertalina B. Damiani, Rua Mantenópolis, Estrada Barra Nova, Travessa Próximo Ao Ranchinho, Travessa Rua Da Capela Nossa Senhora Aparecida

Linha: MARIA AMÉLIA-NOVA ERA

Volume Máx.:	37	Extensão:	15,06 Km
Vel. Média:	18,07 Km/h	Tipo Veículo:	Mini
Tempo de Ciclo:	50 Min.	PMM*:	6.318
Frota operante:	1		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	0	0	0
6:00	1,2	0	0
7:00	1	1	1
8:00	1	1	0
9:00	1	0	1
10:00	1	0	0
11:00	1	0	0
12:00	1	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	1	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	1	0
18:00	1,2	1	0
19:00	0	0	1
20:00	0	1	0
21:00	0	0	0
22:00	1	0	1
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- Linha Ayrton Senna – San Remo:

Itinerário das principais ruas: Rodovia Othovarino Duarte Santos, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silves, Avenida Joao XXIII, Rua 3 Morros, Br-381, Avenida Don Jose Dalvit, Avenida C, Rua 14, Avenida D, Rua São Domingos, Rua 6, Rua 3, Rua 18, Rua 27, Rua 1, Avenida Don Jose Dalvit, Rua Jurandir Soares Cunha, Br-381, Rua 3 Morros, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Monsenhor Guilherme Schmidt, Rua Coronel Manoel Nunes De Araujo, Rua Joao Evangelista Monteiro Lobato, Rua Humberto Conde Rios, Rodovia Othovarino Duarte Santos

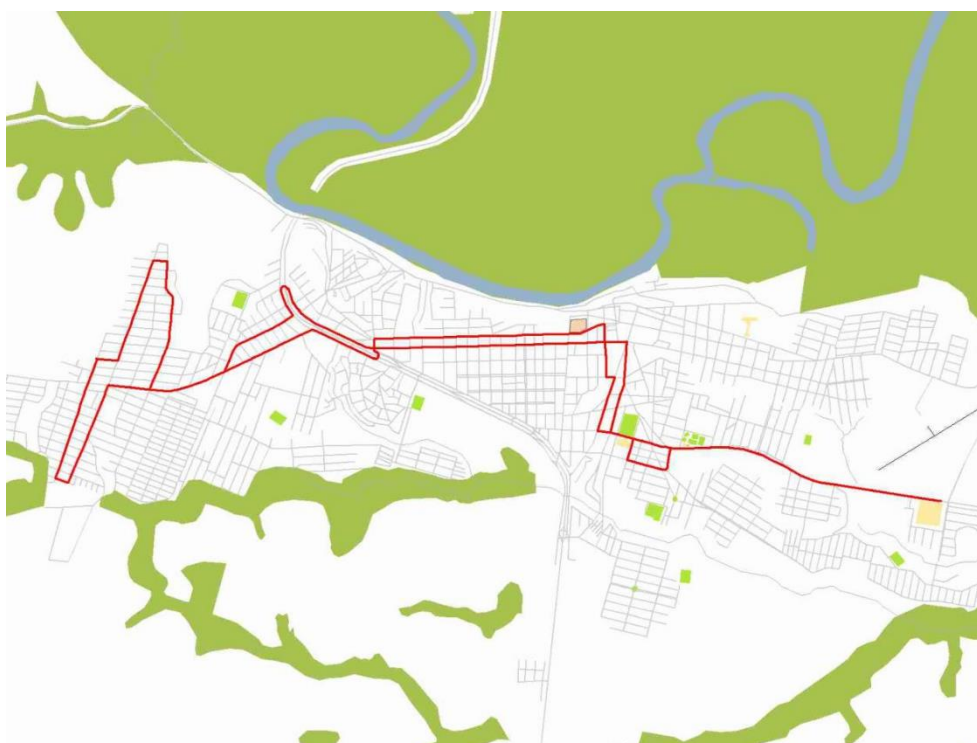
Linha: AYRTON SENNA-SAN REMO

Volume Máx.:	26	Extensão:	18,05 Km
Vel. Média:	18,05 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	7.115
Frota operante:	1		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	0	0	0
6:00	1	0	0
7:00	1	1	1
8:00	1	1	0
9:00	1	1	1
10:00	1	0	0
11:00	1	1	0
12:00	1	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	0	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	1	0
18:00	1	0	0
19:00	1	0	1
20:00	0	0	0
21:00	0	0	0
22:00	0	0	1
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- Linha Centro – Penitenciária:

Itinerário das principais ruas: Br-101 Rodovia Governador Mario Covas, Rua 3 Morros, Rua Raimundo Guilherme Martins, Rua Monsenhor Guilherme Schimidt, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Joao Bento Silves, Avenida Joao XXIII, Br-381, Rua 3 Morros, Avenida Jose Tozzi, Avenida Jones Dos Santos Neves, Rua Mateus Cunha, Rua Pedro Rocha, Rua 3 Morros, Br-101 Rodovia Governador Mario Covas

Linha: CENTRO-PENITENCIÁRIA

Volume Máx.:	41	Extensão:	22,87 Km
Vel. Média:	22,87 Km/h	Tipo Veículo:	Básico
Tempo de Ciclo:	60 Min.	PMM*:	9.594
Frota operante:	1		

*Percurso Médio Mensal estimado

Programação de viagens

	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	0	0	0
6:00	1	0	0
7:00	1	1	1
8:00	1	1	0
9:00	1	1	1
10:00	1	0	0
11:00	1	1	0
12:00	1	1	1
13:00	1	1	0
14:00	1	0	0
15:00	1	0	0
16:00	1	0	0
17:00	1	1	0
18:00	1	0	0
19:00	1	0	1
20:00	1	0	0
21:00	0	0	0
22:00	0	0	1
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



Linha Circular Guriri Via Bosque:

Itinerário das principais ruas: Rua Rio De Janeiro, Rua Curitiba, Avenida Esbertalina Barbosa Damiani, Avenida Esbertalina B. Damiani, Avenida Oceano Atlântico, Rua Mantenópolis, Rua Montanha, Avenida Esbertalina B. Damiani, Avenida Oceano Atlântico, Avenida Esbertalina B. Damiani, Avenida Esbertalina Barbosa Damiani

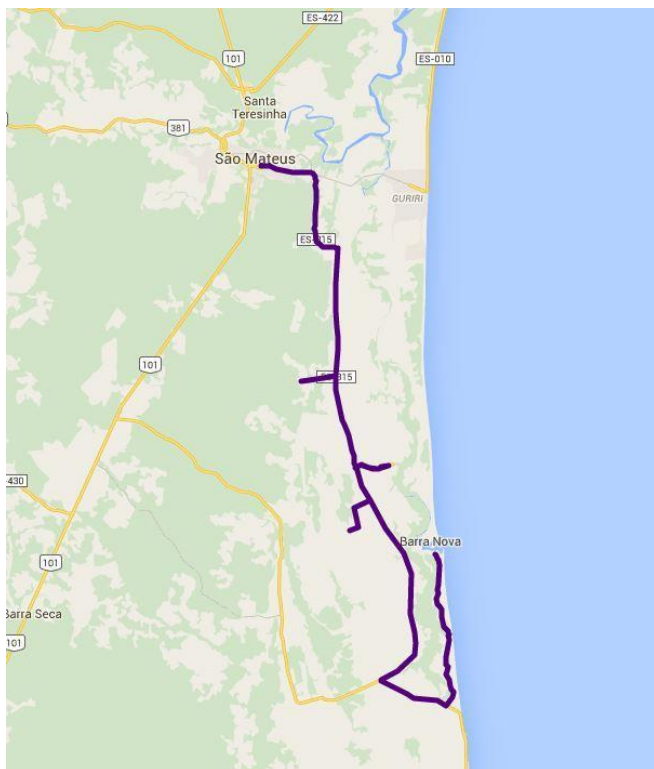
Linha: CIRCULAR GURIRI VIA BOSQUE			
Volume Máx.:	21	Extensão:	11,54 Km
Vel. Média:	23,08 Km/h	Tipo Veículo:	Mini
Tempo de Ciclo:	30 Min.	PMM*:	6.737
Frota operante:	1		
<i>*Percurso Médio Mensal estimado</i>			
Programação de viagens			
	Dias úteis	Sábados	Domingos
5:00	0	0	0
6:00	2	1	0
7:00	2	1	1
8:00	1	1	1
9:00	1	1	1
10:00	1	1	1
11:00	2	1	1
12:00	2	1	1
13:00	1	1	1
14:00	1	1	1
15:00	1	1	1
16:00	1	1	1
17:00	2	1	1
18:00	1	1	1
19:00	1	1	1
20:00	1	1	1
21:00	1	1	0
22:00	0	0	0
23:00	0	0	0
0:00	0	0	0



- Linha Distrital: São Mateus – Barra Nova:

Linha: SÃO MATEUS - BARRA NOVA

Quilometragem* 144,8 Km Quilometragem semanal 1.158 Km
*Quilometragem da linha considerando ida e volta



Programação de viagens

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
--	---------	-------	--------	--------	-------	--------	---------

04:00							
05:00							
06:00	1		1		1		
07:00							1
08:00							
09:00							
10:00							
11:00							
12:00							
13:00							
14:00							
15:00	1		1		1		1
16:00							
17:00							
18:00							
19:00							
20:00							
21:00							
22:00							
23:00							
00:00							

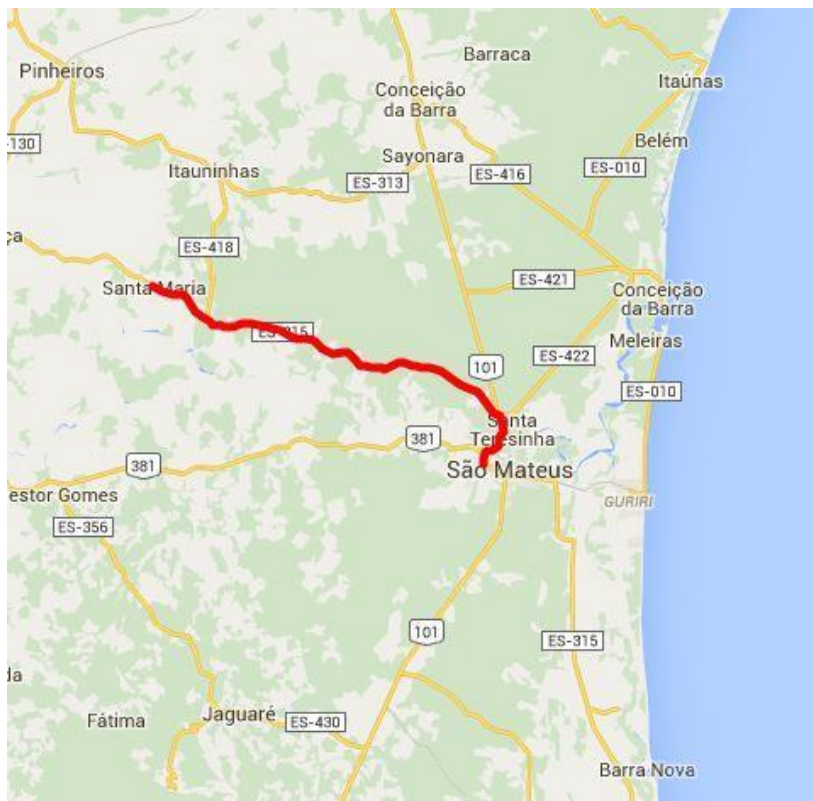


- Linha Distrital: São Mateus – Santa Maria:

Linha: SÃO MATEUS - SANTA MARIA

Quilometragem* 78 Km Quilometragem semanal 1.092 Km

*Quilometragem da linha considerando ida e volta



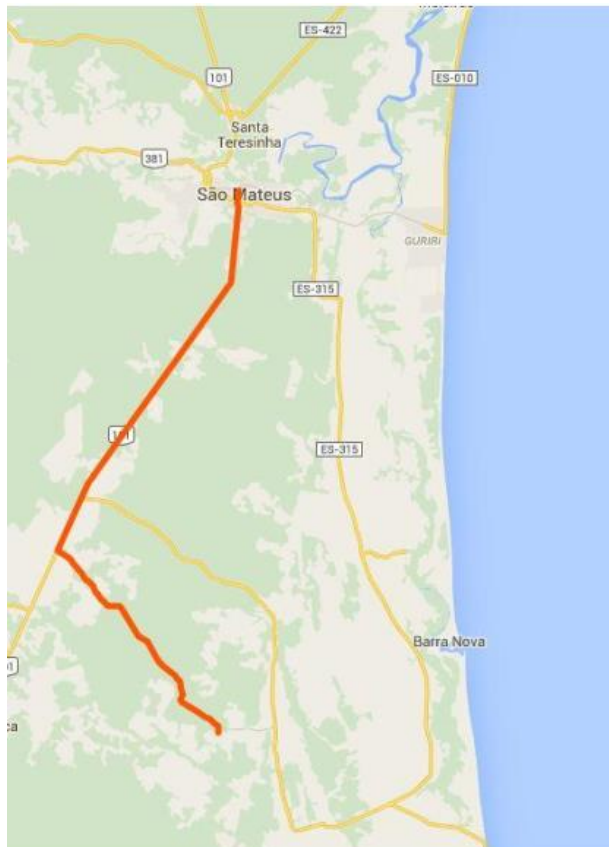
	Programação de viagens						
	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
04:00							
05:00	1	1	1	1	1	1	1
06:00							
07:00							
08:00							
09:00							
10:00							
11:00							
12:00	1	1	1	1	1	1	1
13:00							
14:00							
15:00							
16:00							
17:00							
18:00							
19:00							
20:00							
21:00							
22:00							
23:00							
00:00							



Linha: SÃO MATEUS - LAUDENCIO

- Linha Distrital: São Mateus – Laudencio:

Quilometragem* 78 Km Quilometragem semanal 156 Km
*Quilometragem da linha considerando ida e volta



Programação de viagens						
	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado Domingo
04:00						
05:00						
06:00					1	
07:00						
08:00						
09:00						
10:00						
11:00						
12:00						
13:00						
14:00						
15:00					1	
16:00						
17:00						
18:00						
19:00						
20:00						
21:00						
22:00						
23:00						
00:00						

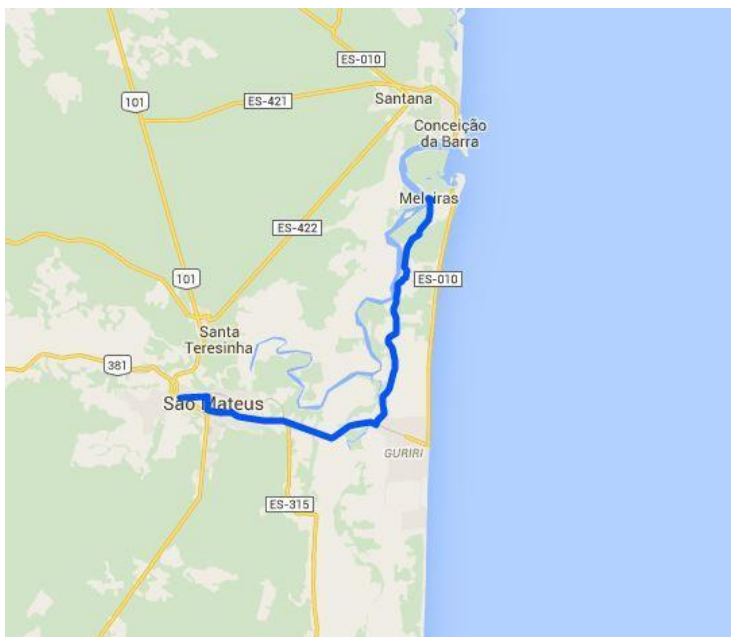


- Linha Distrital: São Mateus – Meleiras:

Linha: SÃO MATEUS - MELEIRAS

Quilometragem* 50,6 Km Quilometragem semanal 101 Km

*Quilometragem da linha considerando ida e volta



Programação de viagens						
	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado Domingo
04:00						
05:00						
06:00						1
07:00						
08:00						
09:00						
10:00						
11:00						
12:00						
13:00						1
14:00						
15:00						
16:00						
17:00						
18:00						
19:00						
20:00						
21:00						
22:00						
23:00						
00:00						

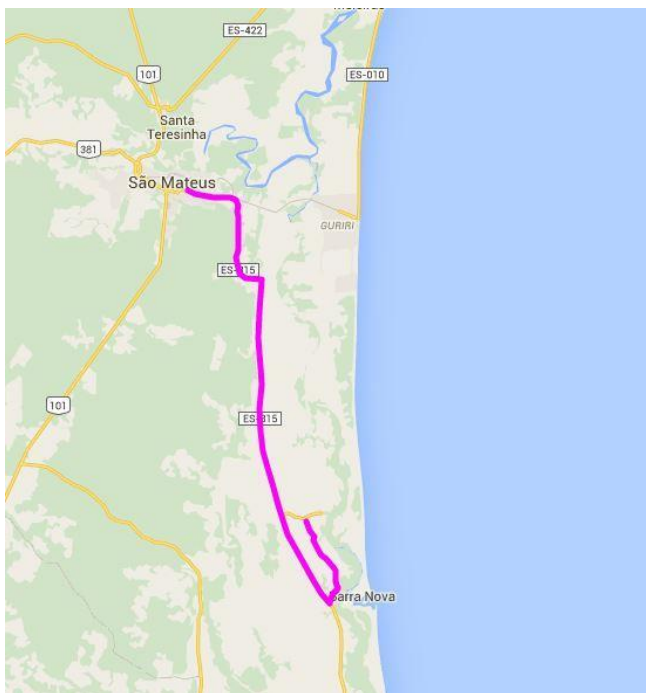


- Linha Distrital: São Mateus – Nativo:

Linha: SÃO MATEUS - NATIVO

Quilometragem* 72 Km Quilometragem semanal 1.008 Km

*Quilometragem da linha considerando ida e volta



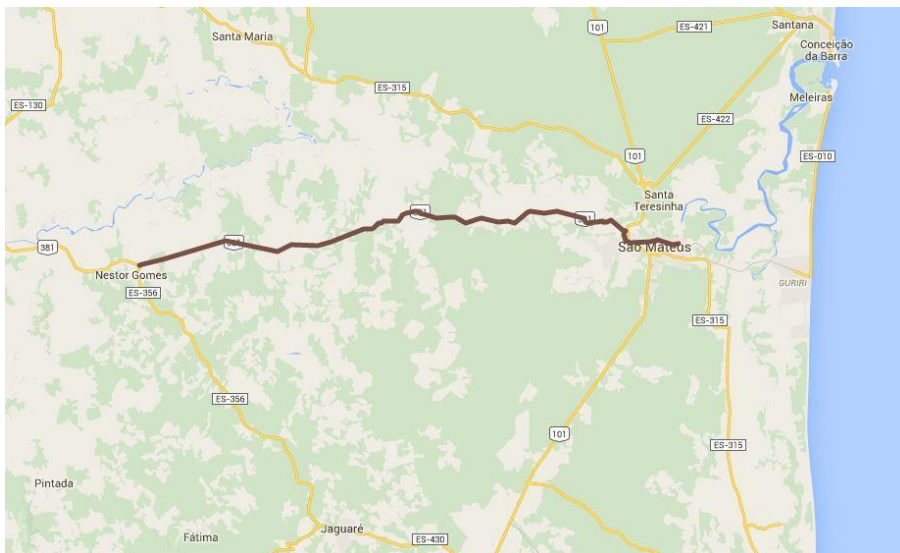
Programação de viagens							
	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
04:00							
05:00							
06:00	1	1	1	1	1	1	1
07:00							
08:00							
09:00							
10:00							
11:00							
12:00							
13:00							
14:00							
15:00	1	1	1	1	1	1	1
16:00							
17:00							
18:00							
19:00							
20:00							
21:00							
22:00							
23:00							
00:00							



- Linha Distrital: São Mateus – Nestor Gomes:

Linha: SÃO MATEUS - NESTOR GOMES

Quilometragem* 86,6 Km | Quilometragem semanal 2.425 Km
**Quilometragem da linha considerando ida e volta*



Programação de viagens

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
--	---------	-------	--------	--------	-------	--------	---------

04:00							
05:00	1	1	1	1	1	1	1
06:00							
07:00							
08:00							
09:00							
10:00							
11:00	1	1	1	1	1	1	1
12:00							
13:00							
14:00	1	1	1	1	1	1	1
15:00							
16:00							
17:00							
18:00							
19:00	1	1	1	1	1	1	1
20:00							
21:00							
22:00							
23:00							
00:00							



- Linha Distrital: São Mateus – Urussuquara:

Linha: SÃO MATEUS - URUSSUQUARA

Quilometragem* 109,8 Km Quilometragem semanal 659 Km
*Quilometragem da linha considerando ida e volta



Programação de viagens						
	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado Domingo
04:00						
05:00						
06:00	1	1	1	1	1	1
07:00						
08:00						
09:00						
10:00						
11:00						
12:00						
13:00						
14:00						
15:00						
16:00						
17:00						
18:00						
19:00						
20:00						
21:00						
22:00						
23:00						
00:00						

Essas são as linhas definidas no processo de concessão e existentes atualmente. No entanto, foi demonstrado o aumento de passageiros nos últimos cinco anos assim como o crescimento urbano na cidade, fazendo assim a demanda pelo transporte público crescer.

Junto ao setor de Cadastro Imobiliário, da Secretaria de Finanças, foi feito um levantamento dos loteamentos aprovados que estão em fase de implementação e aqueles que estão em processo de aprovação para que se possa ter o panorama geral atual desta horizontalização na cidade, além dos bairros já consolidados e que são citados durante todo o plano de mobilidade. Estes loteamentos influenciam no transporte público, visto que gerará a necessidade de mais linhas, quanto no maior tempo de viagem para trabalho já que a maioria do comércio se dá na parte central



da cidade, servindo então de norteador para definição de novas linhas de ônibus. Eles são melhores descritos nos polos geradores de viagens que também serve como parâmetros para novas linhas de ônibus.

Através da análise das denúncias na ouvidoria percebeu-se um constante em reclamações quanto ao transporte público, entre elas:

- Falta de ônibus na comunidade Nativo
- Ônibus que passam muito atrasados
- Ônibus que passam antes do horário previsto
- Ônibus, principalmente no período noturno, que simplesmente não passam
- Falta de limpeza interna nos veículos
- Falta de iluminação adequada nos veículos
- Janelas defeituosas
- Falta de manutenção geral nos ônibus
- Falta de empatia/educação por parte dos funcionários
- Rampa de cadeirante sem funcionamento
- Dificuldade no entendimento dos horários dos ônibus
- Ônibus lotados que passam direto pelos pontos
- Falta de manutenção nos pontos de ônibus
- Ar condicionado com defeito no expresso

A partir do diagnóstico geral de como está o transporte público atualmente na cidade percebe-se que ele não atende toda a demanda local, necessitando de novas linhas e de maior qualidade para ser mais atrativo as pessoas utilizarem.

4.2. TRANSPORTE ESCOLAR

Do direito de ir e vir pela cidade inclui o meio de transporte utilizado cotidianamente no trajeto até a escola. São muitas as esferas que compõem a discussão sobre mobilidade urbana e que afetam diretamente a vida dos estudantes.

Como explanado anteriormente, as escolas são PGVs, e por isso, o tipo de transporte que envolve esse polo gerador deve ser parte integrante das ações constantes no Plano de Mobilidade. Por isso, as ações específicas para o transporte escolar constam na planilha do caderno 4 deste plano.



4.3. TRANSPORTE SANITÁRIO

Os sistemas de transportes em saúde ou transporte sanitário têm como objetivo estruturar os fluxos e contra fluxos de pessoas que se destinam aos usuários que demandam os serviços de saúde com incapacidade física e/ou econômica de deslocarem-se por meios comuns de transporte. É considerado uma das principais barreiras ao acesso das pessoas usuárias aos serviços.

Sendo assim São Mateus oferece este serviço que segue o seguinte fluxo, conforme secretaria de saúde: para ter direito ao transporte, o paciente tem que ter agendamento confirmado e, esse agendamento que pode ser feito de duas formas:

1. Pela regulação: Quando o paciente vai retirar o comprovante da consulta, já faz o agendamento no próprio local.
2. Pelo WhatsApp: É disponibilizado um número onde ele deve enviar a foto do comprovante do agendamento, do cartão nacional do SUS ou do CPF, informar se precisa de acompanhante (tem direito a quem tem menos de 18anos e maiores de 60 anos). Não podem ser acompanhantes - menores de 18 anos e maiores de 60 anos. Assim que fizer o agendamento retorna o comprovante por WhatsApp

Para o agendamento de ambulâncias ou carros pequenos o usuário deve ligar direto para a central de ambulâncias e fazer o agendamento.

De acordo dados informados pelo setor de transporte de sanitário da secretaria de saúde, no ano de 2022 até o mês de outubro, foram feitas 2.814 viagens programadas, sendo uma média de 281 viagens por mês. Nessas viagens foram transportadas 37.604 pessoas, entre pacientes e acompanhantes.

As viagens tiveram como principais destinos: Aimorés, Alfredo Chaves, Anchieta, Barra de São Francisco, Barreiras, Belo Horizonte, Cachoeiro de Itapemirim, Cariacica, Colatina, Conceição da Barra, Fundão, Gandu, Guarapari, Lauro Freitas, Linhares, Marataízes, Mimoso do Sul, Montanha, Mucurici, Nova Venécia, Pinheiros, Santa Leopoldina, Santa Teresa, São Mateus, Serra, Texeira de Freitas, Venda Nova do Imigrante, Vila Velha e Vitória.

O transporte sanitário é essencial para atender a demanda frequente de pacientes que precisam de um tratamento fora do domicílio de origem, necessitando ir a municípios de referência no tratamento de certas doenças.



4.4. TRANSPORTE TURÍSTICO

Como já explanado São Mateus é uma cidade turística e que recebe milhares de turistas todos os anos. No turismo, o transporte é o agente ativo do sistema, constituindo-se num elemento distribuidor da demanda, o qual torna os atrativos acessíveis aos turistas.

Todo transporte turístico no município é realizado de maneira privada através de empresas como Viação Águia Branca, Viação São Gabriel, entre outras.

4.5. TÁXIS E MOTOTAXIS

O serviço de transportar pessoas numa grande cidade a qualquer pessoa que solicite é centenário, tão antigo como a civilização. Contudo o táxi propriamente dito apareceu historicamente quando foram aplicadas taxas à sua utilização através de taxímetros. A regulamentação da profissão do taxista no Brasil foi realizada apenas em agosto de 2011. Atualmente os taxistas são regulamentados pela Lei Federal nº 12.468/2011, a lei dos taxistas, sancionada pela então presidente Dilma Rousseff. Até então, apenas a lei nº 6.904, assinada em agosto de 1974, tratava sobre a profissão.

Entre os principais pontos da nova lei estão o próprio reconhecimento da profissão do taxista em todo território nacional, o limite de passageiros aceitos em uma viagem, direitos e deveres dos profissionais, além da regulamentação do uso do taxímetro. Apesar da criação da lei, vale destacar que algumas questões como idade máxima do veículo, pintura do carro e a própria tabela de preços do serviço é definida pelas Secretarias de Transporte municipais.

No cenário, municipal sancionou em 03 março de 2022 a Lei Nº 2027/2022 a qual dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro no município de São Mateus/ES, e das outras providências. Essa lei traz algumas definições importantes tais como:

1. SERVIÇO DE TÁXI: é o transporte de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro (taxi).
2. TÁXI: Veículo sobre rodas, tipo automóvel, com capacidade de até 07 (sete) ocupantes, sem percurso pré-determinado, funcionando sobre o regime de aluguel a taxímetro ou tabela, utilizado no serviço público de Transporte de passageiro (NR - Incluída pelo Art. 2º, da Lei Federal nº 12.468, de 2011).
3. PODER PERMITENTE: É a permissão concedida pelo chefe do Poder Executivo do Município de São Mateus/ES.
4. PERMISSÃO: É o Ato administrativo personalizado, precário e inalienável, salvo de acordo com enunciado no Art. 07, contido nesta Lei, pelo qual O



município, mediante Termo de Permissão, outorga a pessoa jurídica ou física, a prestação do serviço de taxi, observadas as prescrições legais e regulamentares.

5. **PERMISSIONÁRIO:** Pessoa física ou jurídica de delegação conferida unilateralmente pelo Município de São Mateus, a Título precário, revogável, que legitimo O operador a executar tão somente os serviços previstos nesta lei, excluídos quaisquer outros serviços, inclusive os que dependem, para outorga de concessão ou permissão, de prévia licitação, nos Termos do Art. 175 da Constituição Federal.
6. **PONTO:** Local pré-fixado pelo órgão gestor municipal para o estacionamento exclusivo para veículos da modalidade táxi.
7. **CONDUTOR:** É a nomenclatura dada ao motorista habilitado conforme Código de Trânsito Brasileiro — CTB, inscrito no cadastro de condutores de Taxi da Secretaria Municipal de Defesa Social, que exerce a atividade de condução de taxi, mediante autorização prévia.
8. **CADASTRO:** E o registro sistemático dos condutores e dos veículos utilizados no serviço de Taxi.

Atualmente a prefeitura possui 140 placas de taxi no município, sendo 104 já ativas e as outras 36 ainda disponíveis. O quantitativo de placas disponíveis é gradativamente preenchido durante o ano.

Ainda temos, no município, os mototaxistas que também são cadastrados. A profissão de mototaxista é uma das mais conhecidas do país, especialmente em cidades menores, onde há mais necessidade de se transportar passageiros sem os altos custos dos táxis convencionais. O mototaxista é como um taxista comum, porém, que utiliza a motocicleta para transportar passageiros. Com um capacete próprio para eles, curso certificado e CNH Categoria A.

E, por fim, o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros (transporte por aplicativos) é regulamentando pela Lei Federal nº 13.640/2018 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal. Portanto o município não tem cadastro dos motoristas de aplicativos, mas os mesmos devem seguir a legislação federal.



4.6. COLETA DE LIXO

A limpeza urbana é considerada um serviço essencial à população, pois está diretamente ligada à saúde pública e ambiental, além de fazer parte dos serviços inseridos no saneamento básico. Ela envolve os serviços de varrição, capina e roçada, poda, coleta de resíduos sólidos, limpeza após feiras livres, bem como a limpeza de bocas de lobo, praias, cemitérios e demais logradouros.

E dentre esses serviços citados, a coleta e transporte do resíduo sólido urbano é de extrema importância.

Os Horários de “Coleta de Lixo” no município de São Mateus são disponibilizados no site da prefeitura, e podem sofrer alterações de até 40 minutos em dias de maior acúmulo de resíduos, especialmente às segundas e terças-feiras:

BAIRROS	DIA DA SEMANA	HORÁRIOS
Av. Ayrton Senna	Segunda a sábado	07h10 às 07h20
Bom Sucesso		07h20 às 07h40
Residencial Fênix		07h40 às 07h50
Bom Sucesso II		07h50 às 09h10
Morada do Lago		09h10 às 09h30
Vitória		09h30 às 10h30
Bom Sucesso I		10h30 às 11h00
São Pedro		12h00 às 12h30
Santo Antônio		12h30 às 13h50
Lateral BR 101		13h50 às 14h20
Supermercado Rondelli		16h15 às 16h20
Boa Vista		16h40 às 18h40
Parquete		18h40 às 19h00
Av. João XXIII		19h00 às 19h20
Sernamby (Lado Central Ambulância)		19h20 às 19h50
Sernamby (Lado Enflora)		21h40 às 22h10
Sernamby (Lado Praça Amélia Boroto)		22h10 às 22h50
Repasse (Av. José Tozzi/Mateus Cunha/João XXIII)		22h50 às 23h30
Ideal		16h20 às 17h20
Buritis		17h30 às 18h15
Aviação		18h15 às 18h55
Fátima		18h55 às 19h40
Inocoop		19h40 às 22h00
Lago dos Cisnes		22h00 às 22h45
Blocos		22h45 às 23h15
Centro		23h15 às 00h20



<p>Morada do Ribeirão Cohab I Cohab II Novo Horizonte Alvorada Vila Verde Lateral da BR 101 Paulista Presídio Nova Era Seac Rodocon Mosteiro Ribeirão Jaqueline Bom Gosto Jirlim Nova Conquista Vila Nova San Remo Jardim Floresta Parque Washington Hospital Roberto A. Silveiras Jacuí Aroeira Colina São Miguel Jambeiro Vilage Litorâneo UFES</p>	<p>Terça, quinta e sábado</p>	<p>07h30 às 09h30 09h30 às 10h20 10h20 às 11h00 12h00 às 13h00 13h10 às 13h45 13h45 às 14h15 14h15 às 14h40 07h30 às 07h45 08h00 às 08h20 08h20 às 08h50 08h50 às 09h30 09h30 às 09h50 09h50 às 10h00 10h10 às 11h00 12h00 às 12h20 12h20 às 12h40 12h40 às 13h20 13h20 às 13h40 07h15 às 08h40 08h50 às 09h30 09h30 às 10h10 10h10 às 11h10 12h30 às 12h50 12h50 às 13h20 13h30 às 14h10 14h10 às 14h35 14h35 às 14h50 15h20 às 15h40 15h40 às 17h10 17h10 às 18h10 18h15 às 18h40</p>
<p>Carapina Universitário Porto Maruim Av. Cricaré Ladeira Besouro Santa Inez Cacique I Cacique II Bela Vista Posto Esso Buraco do Sapo Ponte Vila Nova Nova São Mateus Caiçara Hospital Roberto A. Silveiras</p>	<p>Segunda, quarta e sexta- feira</p>	<p>07h30 às 07h50 08h00 às 08h30 08h30 às 08h40 08h40 às 09h30 09h30 às 09h35 09h35 às 09h40 09h40 às 09h45 10h00 às 10h40 10h40 às 11h00 12h00 às 12h30 12h30 às 13h10 13h10 às 13h40 13h40 às 13h50 07h15 às 08h40 08h45 às 09h45 09h50 às 11h15 12h30 às 12h50</p>



Ayrton Senna Parque das Brisas		13h00 às 14h00 14h00 às 15h00
Seringueira Liberdade Rio Preto Barra Nova Norte	Segunda e quarta-feira	07h20 às 07h30 07h30 às 08h40 08h45 às 09h45 12h00 às 14h20
Barra Nova Sul Campo Grande (TGC) Urussuquara	Sexta- feira	13h00 às 14h00 14h00 às 14h30 14h30 às 15h00
Rodovia Othovarino Duarte Santos Av. Guriri Av. Oceano Atlântico Av. Esbertalina B. Damiani Av. Espera Feliz Av. Monsenhor Guilherme Schimidt Av. Dr. Raimundo Guilherme Sobrinho Av. Cel. Mateus Cunha Av. José Bahia Av. Jones Santos Neves Praça Amélia Boroto Av. José Tozzi Av. João XXIII Repasse Guriri Feira Livre do Bairro Vila Nova	Domingo	06h00 às 06h20 06h20 às 06h40 06h40 às 07h00 07h00 às 07h30 07h30 às 08h00 08h30 às 09h00 09h00 às 09h20 09h20 às 09h40 09h40 às 10h00 10h00 às 10h30 10h30 às 10h50 10h50 às 11h30 12h30 às 12h50 13h20 às 14h20 14h45 às 15h30

LOCALIDADES GURIRI NORTE	DIA DA SEMANA	HORÁRIOS
Rua Horácio B. Alves (lado norte) Rua Conceição da Barra (lado norte) Rua Linhares (lado norte) Rua Nova Venécia (lado norte) Rua São Gabriel da Palha (lado norte) Rua 06 a 14 (lado norte) Rua 15 a 21 (lado norte) Rua 22 a 42 (lado norte)	Segunda a sábado	07h30 às 07h50 07h50 às 08h10 08h10 às 08h30 08h30 às 08h50 08h50 às 09h10 09h10 às 11h00 12h00 às 13h00 13h00 às 15h00
Mangaba (lado norte)	Terça e sexta-feira	14h00 às 15h00
Rodovia Othovarino Duarte Santos Av. Guriri Av. Oceano Atlântico	Domingo	06h00 às 06h20 06h20 às 06h40 06h40 às 07h00 07h00 às 07h30



Av. Esbertalina B. Damiani Av. Espera Feliz Av. Monsenhor Guilherme Schimidt Av. Dr. Raimundo Guilherme Sobrinho Av. Cel. Mateus Cunha Av. José Bahia Av. Jones Santos Neves Praça Amélia Boroto Av. José Tozzi Av. João XXIII Repasse Guriri Feira Livre do Bairro Vila Nova		07h30 às 08h00 08h30 às 09h00 09h00 às 09h20 09h20 às 09h40 09h40 às 10h00 10h00 às 10h30 10h30 às 10h50 10h50 às 11h30 12h30 às 12h50 13h20 às 14h20 14h45 às 15h30
--	--	--

LOCALIDADES GURIRI SUL	DIA DA SEMANA	HORÁRIOS
Av. Oceano Atlântico (lado sul) fundo Av. Esbertalina B. Damiani (lado norte/sul) fundo Bosque da Praia - fundo Mar Aberto - fundo Rua 06 a 14 (lado sul) fundo Rua 15 a 21 (lado sul) fundo Rua 21 a 42 (lado sul) fundo Oceano Atlântico e Centro (Repasse) fundo Rod. Othovarino Duarte Santos - frente Av. Oceano Atlântico (lado sul) frente Rua Horácio B. Alves (lado sul) frente Rua Conceição da Barra (lado sul) frente Rua Linhares (lado sul) frente Rua Nova Venécia (lado sul) frente Rua São Gabriel da Palha (lado sul) frente Rua 06 a 14 (lado sul) frente Rua 15 a 21 (lado sul) frente Rua 06 a 42 Guriri (lado sul) fundo Av. Esbertalina B. Damiani (norte/sul) Repasse - frente	Segunda a sábado	06h00 às 06h30 06h30 às 07h00 07h10 às 07h40 07h40 às 08h00 08h15 às 10h00 10h00 às 11h00 12h00 às 14h00 14h00 às 14h20 07h30 às 07h50 07h50 às 08h10 08h10 às 08h30 08h30 às 08h40 08h40 às 09h00 09h00 às 09h20 09h20 às 09h40 09h40 às 11h00 12h00 às 13h00 13h00 às 15h00 15h00 às 15h30



Rua 06 a 42 Guriri (lado sul) fundo	Segunda e quarta-feira	09h55 às 11h00
Rodovia Othovarino Duarte Santos Av. Guriri Av. Oceano Atlântico Av. Esbertalina B. Damiani Av. Espera Feliz Av. Monsenhor Guilherme Schimidt Av. Dr. Raimundo Guilherme Sobrinho Av. Cel. Mateus Cunha Av. José Bahia Av. Jones Santos Neves Praça Amélia Boroto Av. José Tozzi Av. João XXIII Repasse Guriri Feira Livre do Bairro Vila Nova	Domingo	06h00 às 06h20 06h20 às 06h40 06h40 às 07h00 07h00 às 07h30 07h30 às 08h00 08h30 às 09h00 09h00 às 09h20 09h20 às 09h40 09h40 às 10h00 10h00 às 10h30 10h30 às 10h50 10h50 às 11h30 12h30 às 12h50 13h20 às 14h20 14h45 às 15h30

LOCALIDADES Barra Nova, Urussuquara e C. Grande	DIA DA SEMANA	HORÁRIOS
Barra Nova Norte	Segunda e Quarta-Feira	12:00h às 14:20h
Barra Nova Sul Campo Grande (TGC) Urussuquara	Sexta-feira	13:00h às 14:00h 14:00h às 14:30h 14:30h às 15:00h

LOCALIDADES Distritos e Comunidades	DIA DA SEMANA	HORÁRIOS
Dilô Barbosa Santa Maria Itauninhas São Geraldo Nova Lima	Terça, Quinta e Sábado	18h40 às 19h20 19h40 às 20h30 21h10 às 21h40 21h50 às 22h10 22h20 às 22h40
Vaversa Km 13 Km 15 Km 18 Km 23 Km 28 Km 35 Nestor Gomes (km 41) Km 47	Segunda, Quarta e Sexta- Feira	15h30 às 15h50 15h50 às 16h10 16h10 às 16h30 16h30 às 16h55 16h55 às 17h50 17h50 às 18h50 18h50 às 21h00 21h10 às 21h50 21h50 às 22h10
Com. Espírito Santo Córrego Pequi Córrego da Areia	Quinta-feira	13h40 às 13h50 13h50 às 14h05 14h05 às 14h20



Ferrugem Nativo Gameleira	Sexta-feira	09h00 às 10h00 10h00 às 11h00 11h00 às 12h00
---------------------------------	-------------	--

5. A ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE

O Decreto 3.298 de 20 de dezembro de 1999 descreve a deficiência como a perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que pode gerar incapacidade ou dificuldade para o desempenho de uma atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano.

AMARAL, HOLANDA et al (2011) traz o conceito de que as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida devem estar em interação constante com seu meio sociocultural e para isso é necessário um ambiente propício. Ou seja, quanto mais essa população estiver inserida num ambiente que lhe restrinja a mobilidade e a acessibilidade aos serviços e locais, maior a dificuldade para conseguir uma vida plena e autônoma, levando-a a uma situação de desvantagem.

Sendo assim apesar de mobilidade urbana englobar toda as pessoas e veículos na cidade, uma parte muito importante dela e imprescindível: a acessibilidade para pessoas com deficiência.

A acessibilidade é uma das grandes preocupações para que se alcance uma mobilidade urbana equitativa e inclusiva e, em aspecto mais amplo, pode-se dizer que a acessibilidade é um atributo do espaço. O conceito de acessibilidade salienta diretamente as condições relacionadas a: 1) edificações; 2) transporte; 3) equipamentos e mobiliários; e 4) sistemas de comunicações. (Manzini, 2005), ou seja, ao se desenvolver um plano de mobilidade urbana é necessário que se inclua os mecanismo e ações para melhoria da acessibilidade.

Ao se pensar na acessibilidade nos meios de transporte e no meio urbano, são muitas as barreiras arquitetônicas encontradas no dia a dia, como: escadas íngremes e sem corrimãos, portas estreitas, degraus na entrada de estabelecimentos, pisos escorregadios. Para ter uma cidade acessível a todos, deve-se respeitar a diversidade física e sensorial entre as pessoas e as modificações pelas quais passa o nosso corpo, da infância à velhice. Deve-se pensar sempre na inclusão, com as rampas, calçadas mais largas, sinalização nas calçadas para deficientes visuais, sinaleira para pedestres e ciclovias. (ALMEIDA, GIACOMINI E BORTOLUZZI, 2013)



Sendo assim para a criação de um plano de mobilidade urbana é indispensável que se associe o conceito de acessibilidade e que cada região e município analise as formas em se é possível incluir de acordo com sua realidade, de maior ou menor forma, a acessibilidade no espaço urbano.

5.1. DIAGNÓSTICO

Para o levantamento do diagnóstico da acessibilidade, a população que mais sofre com isso foi ouvida: pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Para isso foram convidados a participar de reuniões os grupos representativos como a Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais – APAE de São Mateus/ES e o Conselho do Idoso de São Mateus, visto que são pessoas que vivenciam tais dificuldades no dia a dia e podem relata-las de forma real.

Sendo assim, entre as reuniões com a população e grupos representativos, e após levantamentos da engenharia e deliberações do grupo de trabalho, foram levantados os principais pontos nos quais a acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida são problemas na cidade.

O primeiro ponto que foi apontado, sem dúvidas, foram as calçadas. Verificou-se na cidade que muitas calçadas são construídas de forma irregular, sem acessibilidade para cadeirantes, com buracos e outros impedimentos no percurso, o que dificulta muito a mobilidade deste grupo. Há ainda locais que sequer tem estrutura de calçadas.

Além das calçadas, foram feitas análises da estruturação da organização viária de forma a pensar nas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Nas reuniões foram relatadas dificuldades específicas, como os pontos de ônibus que não são adequados para esse grupo, bem como, a dificuldade para encontrar as vagas prioritárias de estacionamento.

O transporte público também foi apontado como um dos grandes problemas de acessibilidade. Um dos relatos revelaram que, apesar de grande parte dos ônibus contarem com rampas, muitas vezes as mesmas estão quebradas, além de falhas mecânicas e falta de conscientização dos funcionários que atuam diretamente nos transportes coletivos.

Outro gargalo são as interrupções nas vias e calçadas, que prejudicam o acesso aos usuários com deficiência ou mobilidade reduzida aos locais, sendo também relatado nas reuniões que veículos de carga e descarga estacionam em lugares inadequados, dificultando o deslocamento das pessoas.



6. INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E PRIVADOS NÃO MOTORIZADOS

A Integração entre os modos e serviços de transporte urbano é uma das diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Pode-se dizer que ela ocorre quando, para complementar uma viagem, o usuário tem como opção fazer a troca de modo em uma estação ou terminal.

Essa integração de sistemas de transporte tem grande importância pois traz maior acessibilidade aos usuários além de racionalizar a oferta dos serviços de transportes. Sua implantação sendo feita da forma correta pode trazer diversos benefícios positivos para a cidade tais quais: diminuição dos congestionamentos, redução do número de veículos que entra na área crítica; redução da emissão de gases poluentes; redução de estacionamentos ilegais; redução dos gastos com combustível devido à redução das viagens à trabalho; redução dos tempos de viagem; melhoria da acessibilidade para as viagens à trabalho; redução da necessidade de espaço destinado a estacionamento nos centros urbanos; redução das taxas de acidente devida à redução do volume de veículos circulando; redução dos conflitos entre a circulação de pedestres e o estacionamento de veículos nas vias; aumento na arrecadação das tarifas de transporte público com o aumento da participação do mesmo como modo de viagem e diversos outros pontos positivos.

Resumidamente, para este plano de mobilidade, esta integração tratará da integração física, operacional ou tarifária entre o serviço de transporte público local e o intermunicipal ou metropolitano, e também da integração física com os meios de transporte não motorizados.

Sendo assim combinar os modos de transporte é uma estratégia atrativa e eficiente para o município.

6.1. DIAGNÓSTICO

Atualmente no município existe a concessão de transporte público com ônibus, já feito diagnóstico no tópico anterior. Não há outro tipo de meio de transporte público na cidade para que seja diagnosticado qual a sua situação atual.

Mas a falta de outros meios de transporte público já é um fato a se destacar visto que trazer outras opções, principalmente de transportes não motorizados são essenciais.



Por isso chega-se à conclusão que, considerando o potencial de crescimento urbano na cidade, a instalação de bicicletários públicos é algo a ser estudado e se viável, instalado de forma integrada ao transporte público municipal já existente.





CADERNO 4
PROGNÓSTICO DA MOBILIDADE NO MUNICÍPIO DE SÃO MATEUS
(OBJETIVOS, METAS E AÇÕES ESTRATÉGICAS)



1. INTRODUÇÃO

O Caderno 4 de prognóstico da Mobilidade Urbana de São Mateus é um dos Cadernos mais importantes pois é aqui que serão traçados os objetivos, as metas e as ações estratégicas para soluções no curto, médio e longo prazo.

Sendo assim é importante entender algumas definições antes de prosseguir:

- **Objetivos:** Visão de futuro para o município a curto, médio e longo prazos. Descreve onde se quer chegar.
- **Metas:** Propostas quantitativas de intervenções com a finalidade de atingir os objetivos.
- **Ações Estratégicas:** Etapas bem descritas para atender cada uma das metas.
- **Curto Prazo:** Implantação em até três anos
- **Médio Prazo:** Implantação em até seis anos
- **Longo Prazo:** Implantação em até dez anos

Além de manter todos os objetivos em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, também procurou-se alinhar os objetivos desenvolvidos no Plano de Mobilidade Urbana de São Mateus com um dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) que é uma agenda mundial adotada durante a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável em setembro de 2015, composta por 17 objetivos e 169 metas a serem atingidos até 2030. Seria este objetivo 11 – Cidades e comunidades sustentáveis: tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. No qual o Brasil tem uma meta própria, dentro deste objetivo, segundo site do IPEA, de até 2030, melhorar a segurança viária e o acesso à cidade por meio de sistemas de mobilidade urbana mais sustentáveis, inclusivos, eficientes e justos, priorizando o transporte público de massa e o transporte ativo, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como aquelas com deficiência e com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e pessoas idosas.

As ações estão organizadas em 5 eixos:

Eixo I – Sustentabilidade;

Eixo II – Transporte Público Coletivo;

Eixo III – Transporte de Interesse Público;

Eixo IV – Infraestrutura Viária para Mobilidade Urbana;

Eixo V – Participação Social e Transparência.



2. PROGNÓSTICO: OBJETIVOS, METAS E AÇÕES ESTRATÉGICAS

2.1. MELHORIA DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA

Foi explanado no diagnóstico mobilidade urbana vai muito além do trânsito em si. Um dos fatores importantes para melhoria da mesma é infraestrutura viária. Uma infraestrutura adequada não só melhora a mobilidade quanto tem a capacidade de gerar atratividade para o local, trazendo mais empresas e empregos.

Sendo assim no primeiro tópico do prognóstico tem-se metas relacionadas a melhoria na infraestrutura viária no município de São Mateus

2.1.1 DUPLICAÇÃO DA RODOVIA ESTADUAL NO MUNICÍPIO

Muitos trechos estaduais encontram-se no perímetro urbano de São Mateus, o que requer constante manutenção e monitoramento devido ao grande fluxo de veículos e pedestres.

A Rodovia Othovarino Duarte Santos é rua/avenida/rodovia que mais ocasiona acidentes no município conforme mostrado no diagnóstico. Ela interliga o centro da cidade ao bairro turístico Guriri, portanto tem um grande fluxo de veículo. No entanto qualquer ação a ser tomada nesta rodovia é muito processual visto que a mesma é de competência estadual, portanto, de responsabilidade do Governo do Estado do Espírito Santo. Se torna meta do plano de Mobilidade Urbana a articulação junto ao governo estadual a duplicação da rodovia, e melhorias de outras que serão descritas neste tópico.

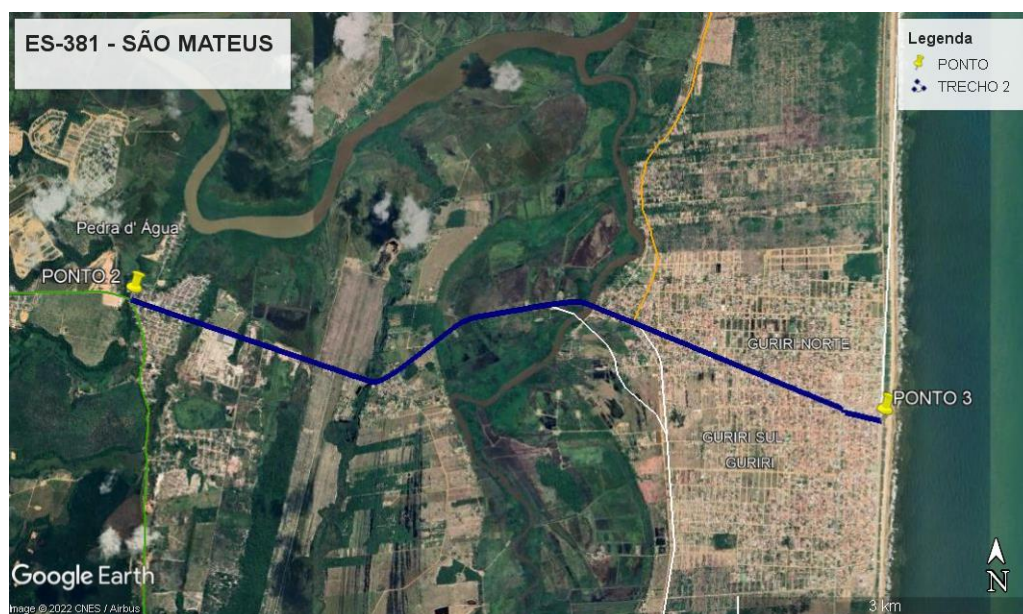
Assim se torna meta do plano de mobilidade a articulação junto ao governo estadual para que sejam feitas melhorias nos seguintes trechos:



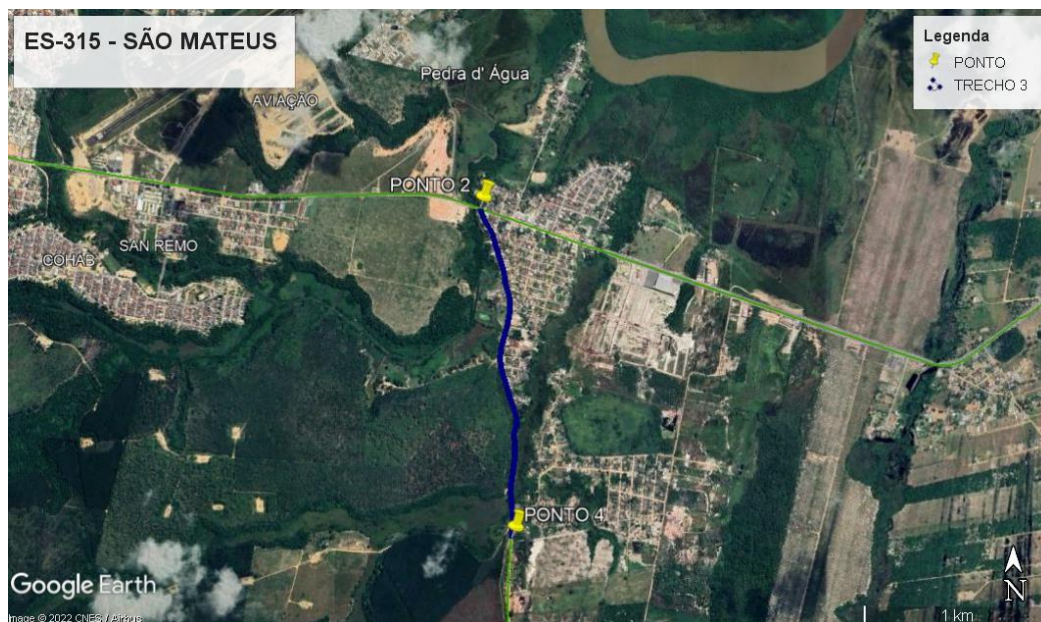
TRECHO 1 - ES-381 melhorias no segmento com início no ponto 1 de coordenadas 409122 m E / 7929650 m S e término no ponto 2 de coordenadas 413583 m E / 7929053 m S, com extensão de 4,577 km.



TRECHO 2 - ES-381 duplicação e melhoras no segmento com início no ponto 1 de coordenadas 413583 m E / 7929053 m S e término no ponto 2 de coordenadas 421204 m E / 7927856 m S, com extensão de 8,206 km.



TRECHO 3 - ES-315 melhorias no segmento com início no ponto 1 de coordenadas 413583 m E / 7929053 m S e término no ponto 2 de coordenadas 413762 m E / 7927299 m S, com extensão de 1,814 km.

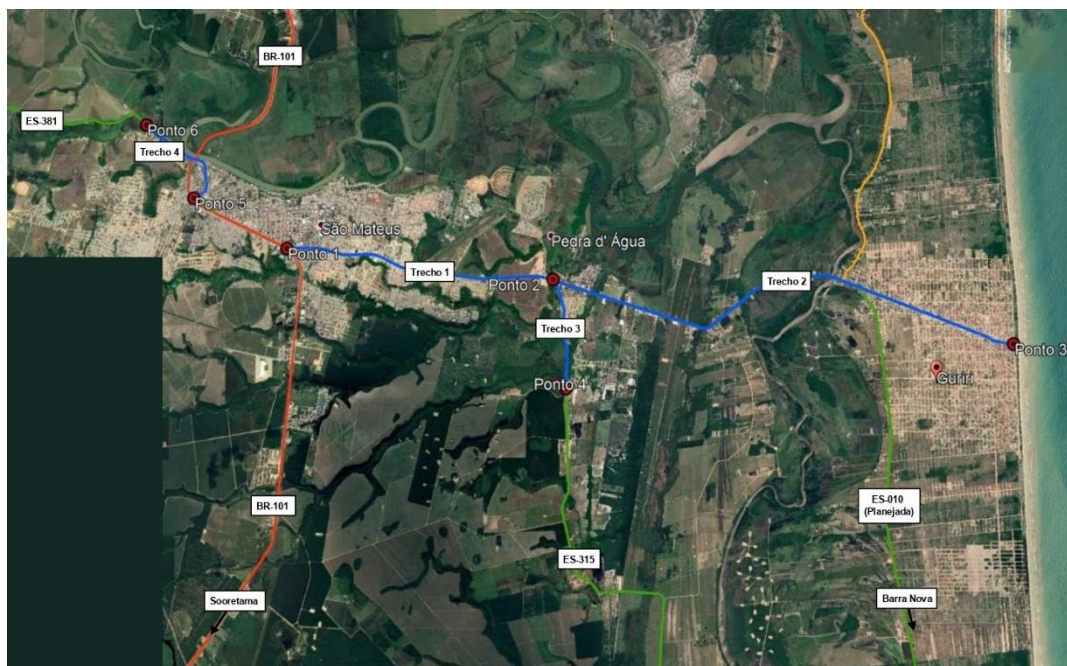


TRECHO 4 - ES-381 melhorias no segmento com início no ponto 1 de coordenadas 407535 m E / 7930514 m S e término no ponto 2 de coordenadas 406686 m E / 7931767 m S, com extensão de 1,897 km.



Localização de todos os trechos de responsabilidade do governo do Estado, incluídos na zona de perímetro urbano:





Os dados mostram que a Rodovia Othovarino Duarte Santos é um dos principais trechos em que ocorrem acidentes na cidade. Além disso, é constante alvo de reclamações devido ao fluxo de veículos principalmente em horários de picos como 7 horas, meio dia e 18 horas. Carros se acumulam nos trechos não duplicados, formando filas enormes e deixando um trajeto que até então era rápido, muito mais demorado e se tornando um enorme problema de mobilidade urbana para o município, visto que a tendência do fluxo também é aumentar conforme visto no diagnóstico. Abaixo segue fotos tiradas por drones da rodovia.







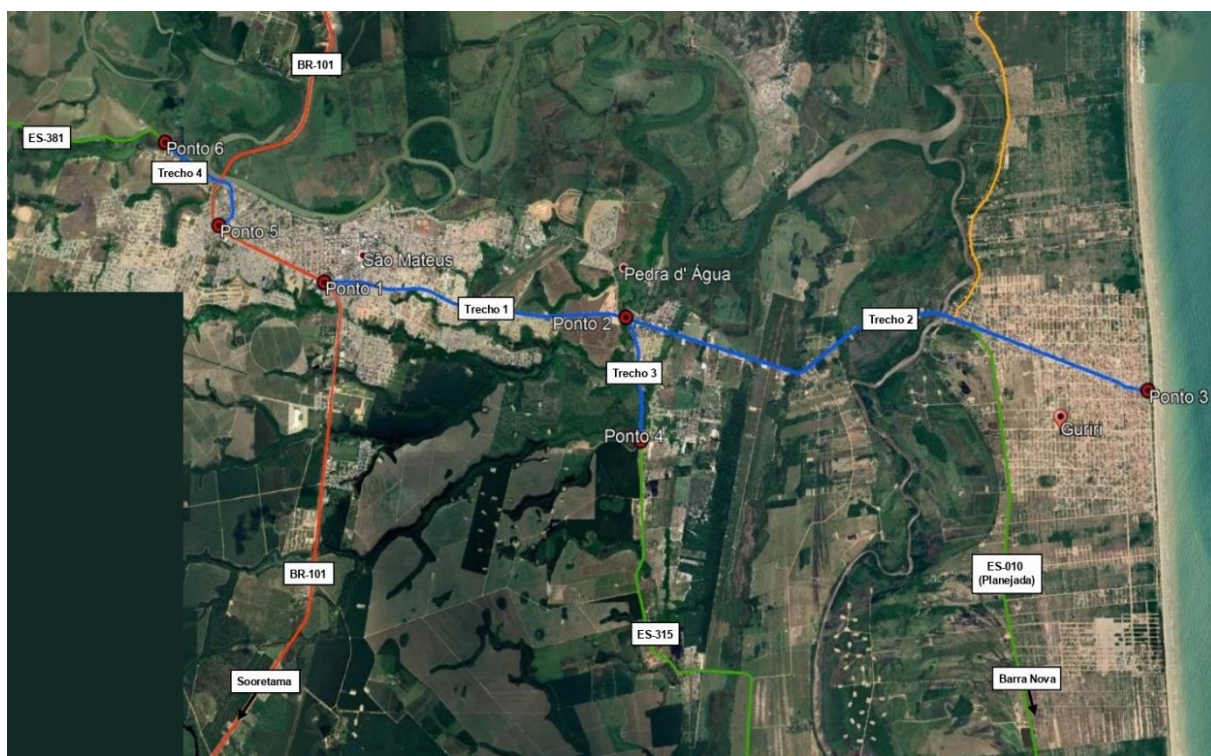
É necessária uma solução para o problema e a alternativa mais viável é a duplicação dos trechos faltantes da rodovia.

A duplicação rodoviária é uma importante obra que compreende a ampliação de capacidade, melhorias físicas e operacionais e recuperação de uma rodovia. Os resultados mostraram que a maioria dos pesquisados entende que a duplicação da rodovia traz mais benefícios do que malefícios à comunidade. (Soares e Macedo, 2017).

Duplicar uma rodovia envolve diminuição no número de acidentes, redução com custos de transportes, redução no tempo no trânsito visto que ocorre uma adequação a nova capacidade de volume de tráfego da rodovia portanto se torna vetor de desenvolvimento econômico para região.



No ponto 2 do mapa abaixo, entre os trechos 1 e 2 se encontra um dos maiores gargalos no bairro Pedra d'água:



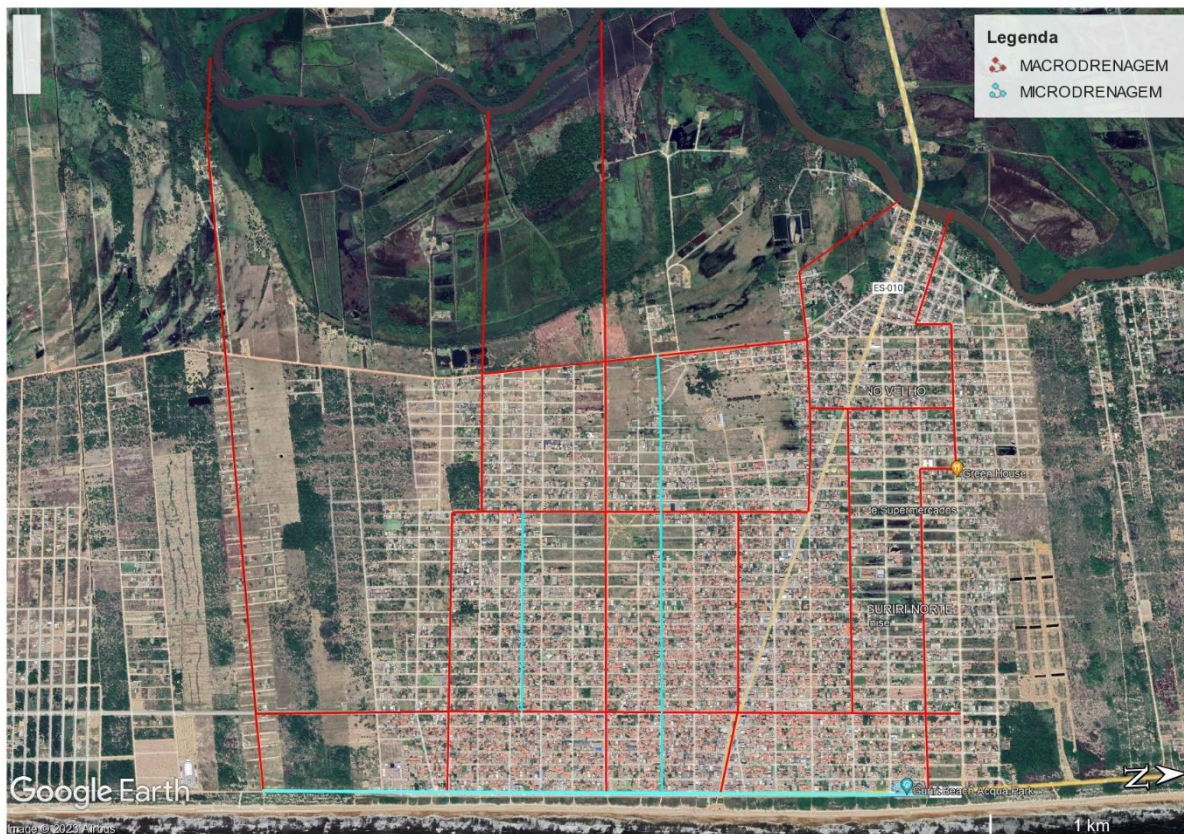
Esse já é um trecho que vem sendo estudado há algum tempo pela prefeitura, até mesmo em conjunto com o DER-ES. Mas é uma região delicada pois na área de duplicação se encontram várias casas e comércios que não mantiveram o afastamento necessário, sendo preciso então a demolição de alguma delas.

Em projeto prévio feito pela prefeitura no trecho do bairro Pedra d'água até a Praça Amélia Boroto será necessário minimamente: 53.533,18m² de pavimentação, 8175,93m de sarjeta, 8175,93 de meio-fio, 16286,47m² de calçada, 17987,05m² de ciclovia.



2.1.2 DRENAGEM BAIRRO GURIRI

O município tem estudado soluções de microdrenagem e macrodrenagem no bairro Guriri e, a princípio, o setor de Engenharia tem apresentado como solução o mapeamento das principais áreas, conforme o mapa:



Assim, as ações e metas previstas no caderno 5 deste Plano, passarão necessariamente por elaboração de plano de obras específico, diante da complexidade na solução dos problemas de drenagem, não só em Guriri, como em toda a cidade.

3 EIXOS DE APLICAÇÃO, PROGRAMAS, METAS E AÇÕES.

3.1 – EIXO I: SUSTENTABILIDADE

Na cartilha de Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, do Ministério das Cidades, o conceito de mobilidade sustentável abarca questões amplas, como o social e econômico, corroborado por aspectos legais, observados:



A Mobilidade Urbana Sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos. (Ministério das Cidades, 2004, p.14).

Nesse sentido, o eixo Sustentabilidade foi dividido em 7 programas, com 29 propostas, sendo:

- A - PROGRAMA CALÇADAS SEGURAS E ACESSÍVEIS;**
- B - PROGRAMA CICLOVIAS SEGURAS;**
- C - PROGRAMA DESESTIMULO AO USO DO AUTOMÓVEL;**
- D - PROGRAMA MONITORAMENTO, FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA;**
- E - PROGRAMA EDUCAÇÃO PARA MOBILIDADE;**
- F - PROGRAMA DE INCENTIVO AO USO DE MATRIZES ENERGÉTICAS MENOS POLUENTES.**

A Planilha abaixo resume as ações previstas para o Plano em cada programa:

A - PROGRAMA CALÇADAS SEGURAS E ACESSÍVEIS;

1 – Rotas de calçadas para pedestres:

Criar "rotas" de calçadas para pedestres nos principais eixos de demandas.

PROPOSTAS		PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
1.1	Rotas Centro - Comércio/Serviços Públicos/Lazer.	CURTO	Mapear as rotas existentes e criar o diagnóstico	(a) Elaborar um plano de intervenções; (b) Definir papel dos imóveis privados.	Redução dos riscos de acidentes de trânsito e estímulo aos deslocamentos a pé.
1.2	Rotas Centro - bairros próximos.	MÉDIO			
1.3	Rotas Guriri - Rodovia - ruas articuladas.	LONGO			

2 – Calçadas dos imóveis públicos municipais:



PROPOSTAS		PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
2	Reformar e recuperar as calçadas dos imóveis públicos municipais.	CURTO	imóveis públicos com calçadas seguras e acessíveis	(a) Elaborar um plano para readequação das calçadas; (b) Integrar com os demais modais de transportes e garantir conexão com faixas de pedestres e semaforização.	Estímulo a caminhadas seguras e acessíveis para todos.

3 – Calçadas dos imóveis públicos federais, estaduais e rodovias:

Cobrar a reforma das calçadas dos imóveis públicos federais, estaduais e rodovias.

PROPOSTAS		PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
3.1	Grupo 1 – Rodovias.	CURTO	adequação do acostamento e faixa específica para pedestres e ciclistas	(a) Mostrar ao DER a necessidade e importância deste projeto para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores.	Redução dos acidentes e mortes no trânsito em zonas de maior accidentalidade da cidade.
3.2	Grupo 2 - Imóveis públicos estaduais.	CURTO	imóveis públicos estaduais com calçadas adequadas e acessíveis	imóveis públicos estaduais com calçadas adequadas e acessíveis.	Redução dos acidentes de trânsito e qualidade no acesso aos serviços públicos.
3.3	Grupo 3 - Imóveis públicos federais.	CURTO	imóveis públicos federais com calçadas adequadas e acessíveis	Imóveis públicos federais com calçadas adequadas e acessíveis.	Redução dos acidentes de trânsito e qualidade no acesso aos serviços públicos.

4 – Nova legislação para calçadas:

PROPOSTAS		PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
4	Elaborar e aprovar uma nova legislação para calçadas, com padronização de acessibilidade e segurança, estabelecendo	CURTO	Atualizar a legislação para as calçadas vigente, com	(a) Elaborar PL, contendo padronização, responsabilidades,	Amparo legal e qualitativo para as exigências e cobranças de



competências e responsabilidades.	e	responsabilidades, competência, padronização e penalidades.	competências e penalidades; (b) Oferecer descontos no IPTU com a contrapartida da implantação de calçadas.	e	readequação de calçadas e rotas pedestres.
-----------------------------------	---	---	---	---	--

5 – Polos geradores - calçadas e infraestrutura para modos de deslocamentos:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
5 Elaborar e aprovar legislação de polos geradores, incorporando as calçadas e infraestrutura para modos de deslocamentos ativos como Contrapartidas.	CURTO	Legislação de Polos Geradores de Tráfego, com responsabilidades, contrapartidas e penalidades definidas	a) Elaborar PL, contendo responsabilidades, competências e penalidades para executores de PGTs.	Amparo legal e qualitativo para as exigências e cobranças de execução de obras e contrapartidas dos PGTs.

6 – Prática de deslocamentos a pé:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
6 Criar mecanismos e ações para incentivo e prática de deslocamentos a pé, como passeios, caminhadas, educação para mobilidade urbana e comunicação.	CURTO	Atividades sendo executadas e mais pessoas se deslocando diariamente a pé.	(a) Criar campanhas e atividades coletivas.	Promoção da caminhada como lazer e estímulo aos deslocamentos cotidianos. Mais saúde pra todos.

7 – Sinalização horizontal, vertical e semafórica:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
7 Ampliar a sinalização horizontal, vertical e semafórica.	CURTO	Cidade sinalizada e segura	(a) Contratar empresas e equipamentos de sinalização	Cidade mais sinalizada, segura e com menor acidentalidade

B - PROGRAMA CICLOVIAS SEGURAS.

8 – Ciclovias e ciclofaixas:

Criar ciclovias e ciclofaixas nos principais eixos de demanda.



PROPOSTAS		PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
8.1	Ciclovia/ciclofaixa 1 - Centro - Guriri	CURTO	Ciclovias ciclofaixas construídas, proporcionando maior segurança e incentivo ao uso de bicicletas.	(a) Elaborar plano cicloviário da cidade e os projetos para execução das obras	Redução dos acidentes, estímulo ao uso de modais não motorizados e mais saúde para todos
8.2	Ciclovia/ciclofaixa 2 - Centro - Aroeira.	MÉDIO			
8.3	Ciclovia/ciclofaixa 3 - Centro - Aviação - Pedra d' Água.	MÉDIO			

9 – Bicicletários em locais públicos:

Mapear a necessidade de bicicletários em locais públicos.

PROPOSTAS		PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
9.1	Criar locais específicos para bicicletário no centro da cidade.	CURTO	Ampliar bicicletário existente	Criar bicicletário público e incentivar os proprietários de estabelecimentos a implantar bicicletário.	Mais vagas de bicicletários no centro da cidade.
9.2	Planejar a construção de bicicletários em praças e prédios públicos.	MÉDIO			

10. Segurança nas ciclovias:

PROPOSTAS		PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
10	Elaborar um plano para ampliar a segurança dos ciclistas nas rodovias.	CURTO	Adequação do acostamento e faixa específica para pedestres e ciclistas nas rodovias integradas à dinâmica urbana.	(a) Mostrar ao DER a necessidade e importância deste projeto para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores.	Redução dos acidentes de trânsito na zona de maior quantidade de mortes e integração da rodovia à malha urbana.

11. Paraciclos e bicicletários:

PROPOSTAS		PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
11	Construir paraciclos e bicicletário em toda cidade.	MÉDIO	Mais paraciclos e bicicletários.	(a) Construir paraciclos e bicicletário em praças, parques, terminais de	Mais opções com segurança para deixar as bicicletas, mais pessoas utilizando este modal.



				ônibus, escolas, saúde, etc.	
--	--	--	--	------------------------------	--

12. Polos geradores de tráfego - modal bicicleta nas contrapartidas:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
12 Elaborar legislação de polos geradores de tráfego que incorpore a modal bicicleta nas contrapartidas.	CURTO	Novos polos geradores adaptados à modal bicicleta.	(a) Elaborar Projeto de Lei.	Amparo legal e qualitativo para as exigências e cobranças de readequação de calçadas e rotas cicloviárias.

13. Bicicletas compartilhadas:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
13 Estimular e regulamentar o aluguel de bicicletas compartilhadas.	MÉDIO	Serviço de bicicletas compartilhadas funcionando	a) Promover a contratação e parcerias para o serviço de bicicletas compartilhadas, com estações localizadas nas principais centralidades e bairros	Estímulo ao uso da bicicleta como modal para pequenos deslocamentos ou como integração modal

14. Ações de incentivo ao ciclismo:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
14 Promover atividades e ações que incentivem o uso da bicicleta e o ciclismo no município.	CURTO	mais pessoas usando bicicletas e mais saúde para todos	(a) Criação de campanhas de uso da bicicleta como lazer, juntamente com caminhadas e corridas coletivas;	Promoção da bicicleta como lazer e estímulo a introdução deste modal nos deslocamentos diários.

C - PROGRAMA DESESTÍMULO AO USO DO AUTOMÓVEL;



15. Carona compartilhada:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
15 Criar Projeto "Carona Compartilhada".	MÉDIO	Criar programa, com mecanismos de segurança e instrumentos tecnológicos para esta finalidade.	(a) Fazer parcerias e criar aplicativos; (b) Criar campanhas de estímulo a caronas compartilhadas e sustentáveis; c) Convidar direções de empresas e instituições.	Reduzir o número de veículos em circulação e aumentar a taxa de ocupação dos automóveis.

16. Ruas de Laser:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
16 Criar "Projeto Ruas de Lazer" (ruas abertas aos pedestres nos domingos e feriados)	LONGO	Ruas abertas aos pedestres e ciclistas aos domingos e feriados no centro e nos bairros	a) Criar campanhas de divulgação para o desenvolvimento das Ruas de Lazer; (b) Incorporar atividades culturais, educativos e de informações para a população.	Estímulo a ocupação do viário por modos ativos de deslocamento (pedestres e ciclistas)

17. Estacionamentos:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
17 Reduzir os estacionamentos nas vias públicas para priorizar o transporte coletivo e a segurança dos pedestres.	CURTO	ônibus, bicicletas e pedestres com prioridade no viário municipal.	(a) Construir estacionamentos públicos ou concessionados; (b) Identificar pontos de conflito entre ônibus e estacionamentos.	Aumentar o espaço viário e destiná-lo ao transporte coletivo e aos modos ativos de deslocamento.



18. Plano de comunicação:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
18 Elaborar planos de comunicação incentivando a não utilização do veículo particular.	CURTO	Diminuir a utilização do automóvel nos deslocamentos, aumentando os modos ativos e o transporte coletivo.	(a) Fazer campanhas nas redes sociais sobre opções e modos alternativos ao automóvel; (b) Articular estas campanhas nas escolas e universidades.	Redução da participação do automóvel na matriz modal do transporte da cidade.

19. Estacionamento rotativo:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
19 Instituir o estacionamento rotativo pago	CURTO	Licitar a concessão de exploração do estacionamento rotativo no município.	Elaborar lei autorizativa; licitar e contratar empresa para prestação do serviço.	Desestimular o uso de veículo particular nas áreas de maior circulação.

D - PROGRAMA MONITORAMENTO, FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA;

20. Ampliar e qualificar as ações de fiscalização de trânsito e transporte:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
20.1 Usar GPS da frota dos ônibus para fiscalizar o cumprimento de partida e itinerário.	CURTO	Monitorar e fiscalizar via GPS o cumprimento de itinerários e horários dos ônibus.	(a) Preparar regulamentação. (b) Estruturar e capacitar equipe; (c) Melhorar os serviços de transportes.	Aumento da confiabilidade e qualidade do transporte público e da circulação geral.
20.2 Criar instrumento tecnológico de monitoramento; construir um Centro de Controle Operacional da Mobilidade Urbana, com câmeras de monitoramento e demais instrumentos de fiscalização e controle.	CURTO	Equipamentos existentes fiscalizando e monitorando a mobilidade urbana.	(a) Instalar câmeras nos terminais, principais pontos de ônibus e interseções	Mais instrumentos de fiscalização e monitoramento funcionando e ajudando a população



				centrais; (b) Preparar Regulamentação.	
20.3	Ampliar o número de agentes de fiscalização de trânsito e transporte.	CURTO	Equipe de fiscalização do serviço de transporte público ampliada.	(a) Ampliar a contratação de agentes de trânsito para fiscalização nos principais pontos do transporte público e nas principais vias.	Aumento da confiabilidade e qualidade do transporte público e dos serviços

21. Radares de velocidade e lombadas:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
21 Instalar radares de velocidade, lombadas nos locais maior vulnerabilidade.	CURTO	Diminuir os acidentes de trânsito e aumentar a segurança.	(a) Instalar radares ou lombadas nos locais de maior número de acidentes, de maior fluxo viário e próximos a escolas e hospitais	Aumento da segurança e redução dos acidentes de trânsito

22. Plano de monitoramento de trânsito

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
22 Criar um plano para monitorar os acidentes de trânsito na cidade.	CURTO	Monitorar os acidentes de trânsito para implementar ações que baixem estes quantitativos	(a) Preparar equipe e metodologia de trabalho; (b) Unificar o cadastro de acidentes, com dados da PM, bombeiros, SAMU.	Dados confiáveis para construção de políticas e programas para reduzir os acidentes de trânsito, conforme meta estabelecida pela ONU



23. Vagas de estacionamentos especiais:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
23 Ampliar fiscalização na utilização das vagas de estacionamento especiais (idosos, gestantes e deficientes)	CURTO	Vagas especiais sendo utilizadas adequadamente.	(a) Ampliar as ações de fiscalização e remoção de veículos; (b) Utilizar novas tecnologias de fiscalização.	Respeito aos espaços destinados as pessoas com baixa mobilidade.

24. Ações de fiscalização de posturas:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
24 Estabelecer convênio com a PM para ações de fiscalização de posturas ligadas à mobilidade urbana	CURTO	Aumentar o contingente na fiscalização de trânsito.	(a) Estabelecer convenio com PM; (b) Definir territórios prioritários e plano de ação conjunta e complementar.	Respeito as regras de trânsito e diminuição dos acidentes.

E - PROGRAMA EDUCAÇÃO PARA MOBILIDADE

25. Plano de educação de trânsito:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
25 Elaborar e implementar o plano de educação de trânsito dirigida aos públicos alvos.	CURTO	Plano implementado e funcionando.	(a) Executar o plano existente para cada público.	Mudança no comportamento das pessoas.

26. Currículo escolar:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
26 Incorporar os conceitos de mobilidade urbana, segurança e priorização do transporte público e não motorizado no currículo escolar.	CURTO	Crianças discutindo a mobilidade urbana segura e sustentável.	(a) Discutir a proposta com secretária de educação e professores,	Crianças sendo formadas com novos conceitos da mobilidade urbana e segurança.



				promovendo seminários e debates.	
--	--	--	--	----------------------------------	--

F - PROGRAMA DE INCENTIVO AO USO DE MATRIZES ENERGÉTICAS MENOS POLUENTES

27. Transporte público e o uso de matrizes menos poluentes:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
27 Estimular a substituição da frota de ônibus diesel por matrizes menos poluentes	LONGO	Frota de ônibus com matrizes energéticas menos poluentes	(a) Definir metas e critérios para renovação da frota de ônibus por veículos de matrizes energéticas menos poluentes; (b) Preparar regulamentação.	Redução da emissão de gases poluentes.

28. Frota municipal e o uso de matrizes menos poluentes:

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
28 Incorporar as novas matrizes energéticas na frota municipal e de serviços.	LONGO	Frota de veículos de serviços da prefeitura com matrizes energéticas menos poluentes.	(a) Priorizar a compra e aluguel de veículos híbridos, flex ou a biodiesel na frota municipal; (b) Incluir este tipo de veículo nos contratos de serviços e locação por parte da prefeitura.	Redução da emissão de gases poluentes.



2.2 EIXO II – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

O Transporte Público Coletivo está previsto nos incisos VI, XI, XII e XIII do art. 4º da Lei nº. 12.587/2012:

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

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

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

A competência municipal quanto à regulamentação do transporte coletivo se restringe àquela de interesse local, ou seja, a o tipo de transporte previsto no inciso VI do art. 4º da Lei 12.587/2012.

Nesse sentido, o eixo Transporte Público Coletivo foi dividido em 3 programas, com 10 propostas, sendo:

A - PROGRAMA DE REDUÇÃO DE CUSTO DO TRANSPORTE PUBLICO MUNICIPAL;

B - PROGRAMA MELHORIA TRANSPORTE PUBLICO MUNICIPAL;

C - PROGRAMA DE COMUNICAÇÃO PARA O TRANSPORTE PUBLICO.

A tabela a seguir contém a proposta para cada ação a ser desenvolvida pelo município no prazo previsto, de moto a atingir a meta estabelecida no plano.



A - PROGRAMA DE REDUÇÃO DE CUSTO DO TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
29 Desenvolver campanhas para valorizar e aumentar a utilização do transporte público	CURTO	Ampliar a utilização deste modal nos deslocamentos das pessoas, integrando com modos ativos de deslocamento	(a) Preparar campanha e peças publicitárias impressas e virtuais; (b) Envolver a concessionária no processo; (c) Divulgar as pesquisas de satisfação do transporte coletivo	Aumento na utilização do transporte público e na satisfação dos usuários
30 Instituir terminais rodoviários interbairros para integração de linhas	MÉDIO	Terminais municipais que reduzem o tempo e o custo da viagem.	Realizar parceria com a concessionária para definir locais estratégicos para os terminais	Melhora a logística, reduz o tempo de viagem e o custo, e aumenta a utilização do transporte público
31 Dar prioridade ao transporte público no sistema viário, na sua manutenção, sinalização e semaforização	CURTO	Vias por onde passam os ônibus municipais em condições adequadas de circulação (pavimentação, sinalização, semaforização)	(a) Recuperar as vias por onde passam os ônibus municipais; (b) Captar recursos	Aumento da agilidade no trânsito e conforto para usuários e operadores

B - PROGRAMA MELHORIA TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
32 Promover a reestruturação da rede de transporte público (linhas, frequência e paradas)	CURTO	Linhas de ônibus atendendo todas as regiões e demandas da cidade	(a) Preparar o plano da rede reestruturadas de acordo com estudos e pesquisas	Transporte público atendendo todas regiões e demandas, com qualidade e conforto



33	Fiscalizar as ações de capacitação permanente para motoristas do transporte público	CURTO	Fiscalizar a realização de ações de capacitação de motoristas do transporte público	Solicitar o cronograma de cursos e palestras periódicas com motoristas do transporte público (trimestrais/semestrais)	Motoristas mais preparados para a prestação do serviço à população, com mais segurança e conforto
34	Ampliar os mecanismos de fiscalização e monitoramento da operação de transporte coletivo	CURTO	Utilizar o sistema GPS e câmeras para monitorar e fiscalizar a operação do transporte coletivo e ampliar os fiscais	a) Ampliar a equipe contratada de agentes; (b) Capacitar agentes para utilização do GPS e câmeras na fiscalização	Aumento da velocidade praticada pelos ônibus, diminuição dos custos do transporte e ainda, aumento da utilização deste modal
35	Construir um Terminal Central, no centro da cidade.	CURTO	Terminal construído até final de 2026.	a) Licitar e iniciar as obras; (b) Preparar um plano operacional para o terminal	Melhorar a organização dos embarques e desembarques e a integração com as demais linhas
36	Ampliar o conforto, a segurança e a praticidade na renovação da frota de ônibus (ar condicionado, wi-fi, carregadores, etc.)	CURTO	Incorporação destes instrumentos no processo de renovação da frota	(a) Ajustar com o concessionário o processo de renovação da frota com estas características	Maior conforto, segurança para usuários do transporte coletivo
37	Readequar e melhorar os pontos de ônibus, com abrigo, iluminação e acessibilidade	CURTO	Pontos centrais e nos bairros em condições adequadas de acessibilidade no entorno, iluminação e cobertura	(a) Adquirir novos abrigos e sua colocação; (b) Estimular o Programa Adote um Ponto	Maior conforto, segurança e acessibilidade

C - PROGRAMA DE COMUNICAÇÃO PARA O TRANSPORTE PÚBLICO.

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
38	CURTO	Maior número de pessoas utilizando o aplicativo e organizando suas viagens	(a) Realizar campanhas e parcerias para divulgação do aplicativo	Informação ao usuário em tempo real, possibilitando a organização do seu tempo e a fiscalização dos serviços
39	CURTO	População contribuindo com	(a) Potencializar as informações da STTMU com	Maior transparência, participação popular e qualidade do serviço



sugestões para usuários, ampliando a utilização das redes sociais	reclamações e sugestões e prefeitura agindo para corrigir os problemas	link no site da prefeitura; (b) Fortalecer o contato com a ouvidoria do município
---	--	--

2.3 EIXO III – TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO

O Transporte de Interesse Público englobado neste eixo está relacionado ao tipo de serviço de transporte prestado pelo setor privado, seja individual ou coletivo, conforme previstos nos incisos VII, VIII, IX e X, art. 4º da Lei nº. 12.587/2012:

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

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

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

IX - Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

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

É de competência exclusiva do município o serviço de transportes previsto no inciso X do art. 4º da Lei 12.587/2012:

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Nesse sentido, o eixo Transporte de Interesse Público foi dividido em 4 programas, com 18 propostas, sendo:

A - PROGRAMA TRANSPORTE POR FRETAMENTO



- B - PROGRAMA TRANSPORTE ESCOLAR
C - PROGRAMA TRANSPORTE POR TAXI
D - PROGRAMA TRANSPORTE POR APLICATIVOS
E - PROGRAMA MOTOCICLISTAS

A tabela a seguir contém a proposta para cada ação a ser desenvolvida pelo município no prazo previsto, de modo a atingir a meta estabelecida no plano.

A - PROGRAMA TRANSPORTE POR FRETAMENTO

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
40 Regulamentar e fiscalizar os serviços prestados por fretamento	CURTO	Empresas fiscalizadas prestando bons serviços, com qualidade e segurança.	(a) Fiscalizar periodicamente os serviços, exigindo parâmetros de qualidade e segurança de veículos e Condutores.	Aumenta o controle público sobre os serviços privados de transporte, garantindo mais segurança e conforto.
41 Definir e melhorar os pontos de embarque e desembarque dos ônibus de fretamento	CURTO	Garantir mais segurança, conforto e acessibilidade no embarque e desembarque	(a) Cobrar na regulamentação a divulgação de itinerários, horários e pontos de embarque e desembarque; (b) Desenvolver campanhas valorizando e incentivando esse serviço	Aumenta a segurança e conforto dos usuários
42 Realizar campanhas para ampliar a utilização desse serviço	CURTO	Mais pessoas utilizando o serviço de fretamento	(a) Preparar campanha junto a empresas e população	Diminuição da utilização do transporte individual

B - PROGRAMA TRANSPORTE ESCOLAR

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
43 Implementar as diretrizes e ações da legislação específica que trata da fiscalização dos serviços prestados pelo transporte escolar.	CURTO	Nova regulamentação em vigor.	(a) Elaborar proposta de regulamentação; (b) Discutir proposta com a categoria.	aumenta a segurança e conforto dos deslocamentos por transporte escolar.



44	Desenvolver projetos de sinalização, com travessias, paradas rápidas no entorno das escolas.	CURTO	Pontos de parada exclusivo para serviços de transporte escolar coletivo em escolas.	(a) Elaborar e implementar projetos de sinalização para todas as instituições de ensino.	Mais segurança para crianças e cidadãos
45	Capacitar permanentemente os operadores escolares.	CURTO	Capacitação permanente dos operadores	(a) Realizar parcerias com empresas privadas para realização de cursos aos operadores escolares, com definição de um conteúdo programático pela SME.	Aumenta a segurança e conforto dos deslocamentos
46	Otimizar o cadastro da demanda pelo transporte escolar licitado pela Prefeitura.	CURTO	Otimizar a oferta e aumentar o número de alunos atendidos pelo sistema, de acordo com distâncias de deslocamento e renda	(a) Realizar um cadastro permanente dos alunos matriculados nas escolas públicas e sua demanda por transporte escolar; (b) Definir novos critérios para otimização da oferta de acordo com a demanda existente	Atendimento mais eficiente e igualitário à população
47	Apoiar e desenvolver tecnologias veiculares para transporte escolar	CURTO	possuir veículos compatíveis e com maior segurança	(a) Discutir com montadora novas tecnologias veiculares; (b) Estimular a aquisição de veículos com tecnologias modernas; (c) Exigir a utilização do GPS	Aumenta a segurança e conforto nos deslocamentos por transporte escolar
48	Realizar campanhas para ampliar a utilização deste serviço	CURTO	Mais pessoas utilizando o transporte escolar	(a) Preparar campanha junto a população	Diminuição da utilização do transporte individual

C - PROGRAMA TRANSPORTE POR TAXI

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
-----------	-------	-------	-------	----------



49	Implementar as definições e ações previstas na Lei Municipal nº 2027/2022, que atualizou a regulamentação do serviço de táxi, procurando também formas de baratear o valor das corridas	CURTO	Valor das tarifas da corrida justas e atraindo novos passageiros (competitividade com aplicativos)	(a) Discutir com a categoria formas de baratear o valor das corridas; (b) Controlar a operação de bandeira 2 de forma permanente	Mais pessoas utilizando os serviços de taxi com preços mais justos
50	Melhorar os pontos de taxi, com coberturas e acessibilidade	CURTO	100% dos pontos de táxi no centro e nos bairros com cobertura e acessibilidade	(a) Definir critérios e exigências de cobertura de padrão para a readequação dos pontos; (b) Fiscalizar os critérios exigidos	Aumento da segurança, acessibilidade e conforto aos usuários e operadores do serviço de táxi
51	Estimular o uso de aplicativos na frota como forma de ampliar segurança, serviços e competitividade	CURTO	Taxistas utilizando tecnologias para ampliar os serviços e a segurança de todos	(a) Estimular a realização de convênios e parcerias entre os taxistas, empresas e cooperativas para uso de aplicativos	Maior conforto e segurança aos usuários do serviço de táxi e maior competitividade com aplicativos
52	Capacitar permanentemente os operadores (permissionários e auxiliares) do serviço de taxi	CURTO	Exigência de cursos de capacitação a cada dois anos	(a) Realizar parcerias com empresas privadas para cursos de capacitação, com a definição do programa feito pela SMDS	Maior conforto, segurança aos usuários e competitividade dos serviços
53	Discutir formas de integrar e incorporar os serviços com demais modais e demandas	CURTO	Taxistas sendo incorporados em outras demandas	(a) Discutir proposta	Taxistas que estão perdendo mercado sendo incorporado em outros serviços
54	Realizar campanhas para ampliar a utilização deste serviço	CURTO	Mais pessoas utilizando o serviço	(a) Preparar campanha junto a população	Diminuir a utilização do carro particular

D - PROGRAMA TRANSPORTE POR APLICATIVOS

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
55 Regulamentar os serviços por aplicativos, com base na legislação federal	CURTO	aprovação da nova legislação até 2024	(a) Criar a Legislação municipal para a regulamentação dos aplicativos com base na	Mais controle e segurança para todos com a regulamentação publica



				legislação federal	
56	Fiscalizar os serviços de transportes prestados por aplicativos	CURTO	Fiscalização dos serviços de transporte por aplicativos realizada periodicamente por agentes de trânsito	(a) Capacitar agentes prefeitura para fiscalizar os serviços	Maior segurança e conforto aos usuários

E - PROGRAMA MOTOCICLISTAS

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
57	CURTO	Reduzir os acidentes e mortes com motociclistas	(a) Preparar proposta de regulamentação; (b) Discutir com envolvidos; c) Enviar proposta para Câmara Vereadores	Redução dos acidentes e mortes no trânsito
58	CURTO	Ter fiscalização constante	(a) Elaborar plano de ações PM e Guarda	Motos irregulares impossibilitadas fora de circulação o que aumenta a segurança de usuários, motoristas e pedestres.
59	CURTO	Cursos e atividades permanentes sendo executados	(a) Elaborar propostas de atividades para os diversos tipos de motociclistas	Redução dos acidentes e mortes no trânsito

F – PROGRAMA DE TRANSPORTE AÉREO

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
60	CURTO	Explorar diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços pertinentes à navegação aérea e a infraestrutura aeroportuária.	Criar legislação municipal para regulamentar a concessão de serviço aeroviário, tendo como objeto de prévia licitação, precedida ou não da execução de obra pública, nos termos da	Maior segurança e conforto aos usuários, melhorias na conservação, reforma do sitio aeroportuário municipal pautadas no interesse público.



				legislação vigente e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios estabelecidos pela ANAC.	
--	--	--	--	---	--

2.4 EIXO V - INFRAESTRURA VIÁRIA PARA MOBILIDADE URBANA

A melhorar o trânsito no centro da cidade se torna essencial para melhor distribuição do fluxo de veículos e pessoas para todos os bairros. Sendo assim um dos maiores objetivos é o projeto de reorganização do trânsito no bairro centro e arredores, e planejamento das obras necessárias à reestruturação do trânsito, de modo a melhorar a mobilidade do cidadão usuário.

Nesse sentido, o eixo Infraestrutura Viária para Mobilidade Urbana está organizado quatro propostas. A tabela a seguir apresenta as propostas para cada ação a ser desenvolvida pelo município no prazo previsto, de moto a atingir a meta estabelecida no plano.

PROPOSTAS	PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
61 Elaborar e negociar o plano de obras viárias nas rodovias que cruzam a cidade		Plano elaborado para facilitar a obtenção de recursos para intervenções	(a) Elaborar o plano de obras para toda cidade; (b) Buscar formas de financiamento do Plano, com recursos das três esferas de governo.	Principais gargalos da mobilidade urbana e do desenvolvimento da cidade sendo resolvidos
62 Elaborar um plano de obras para novas centralidades (Terminais de Ônibus)		Novas centralidades com	(a) Elaborar projeto e buscar	Novas centralidades sendo implementadas e com



			investimentos em infraestrutura, com terminais de ônibus sendo executados	formas de financiamento	infraestrutura para mobilidade urbana
63	Definir normas relativas à mobilidade urbana para mitigar os impactos gerados pela construção de novos empreendimentos.		Atualizar a legislação municipal	(a) Preparar proposta de regulamentação	Melhor organização dos acessos aos novos empreendimentos imobiliários, incorporando a prioridade ao transporte coletivo e aos modos ativos de deslocamento
64	Melhorar a Infraestrutura viária com Plano de pavimentação e drenagem com mapeamento dos locais críticos, incluindo obras para prevenção em áreas de risco		Elaborar o Plano de Obras de infraestrutura viária.	(a) Criar grupo de trabalho para estudo e elaboração do Plano de Obras;	melhorar o planejamento para implementação e execução de novas obras

2.5 EIXO V - PARTICIPAÇÃO SOCIAL E TRANSPARÊNCIA

O eixo V Participação Popular e Transparência tem amparo no art. 15 da Lei nº. 12.587/2012, na qual prevê:

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - Audiências e consultas públicas; e
- IV - Procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

Assim, para atender à legislação, de modo a garantir a participação da sociedade no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, o eixo foi dividido em dois programas e cinco propostas com metas e ações a serem desenvolvidas a curto prazo, conforme as tabelas abaixo.

A - PROGRAMA CONSELHO MUNICIPAL PARA MOBILIDADE URBANA

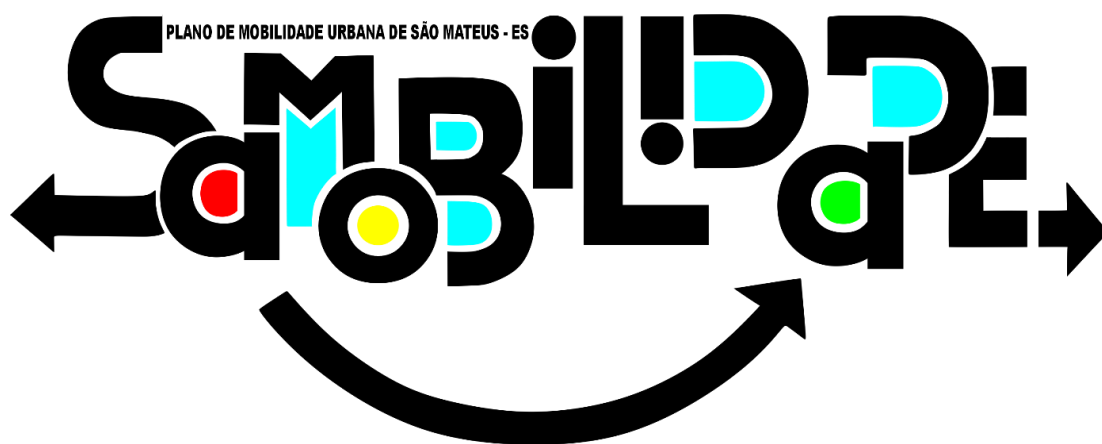


PROPOSTAS		PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
65	Estruturar a Câmara de Mobilidade Urbana dentro do Conselho da Cidade		Câmara criada e funcionando regularmente	(a) Redefinir composição; (b) Elaborar plano de trabalho - proposta inicial	Participação social definindo projetos, fiscalizando políticas públicas, com maior transparência na gestão
66	Divulgar todos os atos e decisões da Câmara na internet.		Divulgações e balanços mensais sobre as atividades da Câmara	(a) Criar um link no site da prefeitura para divulgação das reuniões	Mais transparência na gestão da mobilidade urbana no município

B - PROGRAMA TRANSPARÊNCIA E INFORMAÇÃO

PROPOSTAS		PRAZO	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
67	Divulgar projetos, dados sistema transporte e demais informações relativas à mobilidade		Divulgações de indicadores da operação do transporte público mensais	(a) Cobrar da concessionária de transporte os dados mensais da operação; (b) Divulgar os resultados no site da empresa e no portal da prefeitura	Aumento da transparência e controle da operação do transporte público
68	Desenvolver instrumentos tecnológicos de monitoramento, transparência, divulgação e participação da população		Transparência nos atos e agilidade na tomada de decisões para corrigir problemas operacionais ou de planejamento da rede de transportes	Criar instrumentos utilizando tecnologia para divulgar ações de mobilidade urbana do município	Maior participação e transparência
69	Criar canais de sugestões quanto a mobilidade urbana		Utilizar as tecnologias para criar um canal permanente de sugestões para a mobilidade urbana	(a) Criar aplicativo, canal no WhatsApp, redes sociais e link com a página da prefeitura para informar as questões relativas à mobilidade urbana	Maior transparência, participação popular





CADERNO 5
POLÍTICA DE ACOMPANHAMENTO E REVISÃO



1. SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ACOMPANHAMENTO DE METAS

Definir uma sistemática de avaliação, revisão e acompanhamento do Plano de Mobilidade Urbana significa definir meios para que as metas sejam colocadas em prática ao longo tempo, para que se mantenha um plano atual conforme realidade do município.

2.1. PLANO DE MELHORIA E INOVAÇÃO TECNOLÓGICA PARA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Uma das metas do Plano de Mobilidade Urbana de São Mateus é instituir instrumentos tecnológicos de transparência e participação nos projetos de mobilidade urbana, inclusive para acompanhamento do cumprimento das metas nele prevista. Para tanto, deverá o plano ser atualizado para cumprimento dessa ação em até 2 anos.

2.2. REVISÃO DE METAS A CADA CINCO ANOS

Conforme previsto na Lei nº 12.587/12 (art.24), é fundamental que o plano de mobilidade contemple o mecanismo de revisão. A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana não pode ter prazo superior a dez anos.

A revisão periódica do Plano de Mobilidade Urbana deverá ocorrer a cada cinco anos. A sistemática de transparência e participação no monitoramento e avaliação do Plano deverá ser atualizada conforme a previsão de melhoria e inovação tecnológica.

Deverão, as secretarias envolvidas, inserir nos Planejamentos da Administração Pública (PPA, LDO e LOA), os programas com metas e investimentos necessários ao cumprimento do Plano de Mobilidade, conforme planilha de avaliação e monitoramento, parte integrante deste caderno.



N.	REFERENCIAIS ESTRATÉGICOS
1	A Lei da Mobilidade Urbana define a ordem de prioridade dos modais nas políticas públicas: pedestres, ciclistas, transporte coletivo, transporte de carga e transporte individual (carros e motos);
2	O Plano Diretor do município aprovado em 2016;
3	As 12 meta estabelecida pela ONU a serem atingidas pelos países, até 2030, para reduzir lesões e óbitos em acidentes de trânsito em todo o mundo;
4	A redução da emissão de gases de efeito estufa proveniente de veículos automotores, tornando o transporte coletivo mais eficiente, reduzindo o uso do transporte individual e incentivando modos ativos de locomoção;
5	A busca permanente e prioritária pela redução dos tempos médios de viagens (urbanas e metropolitanas) e do valor das tarifas do transporte público coletivo;
6	A participação social e a transparência como condições essenciais e insubstituíveis para construção e fiscalização das políticas públicas e deste Plano de Mobilidade Urbana.



N.	DIRETRIZES
1	Contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana;
2	Priorizar o transporte coletivo em detrimento do individual e modos ativos de deslocamento em relação aos motorizados;
3	Reduzir os congestionamentos, a poluição e o tempo perdido nos deslocamentos;
4	Consolidar uma política tarifária do transporte público com preços módicos aos usuários;
5	Consolidar uma gestão democrática, transparente e participativa na mobilidade urbana;
6	Desenvolver ações e instrumentos para pessoas com baixa mobilidade, adaptando os sistemas de transporte, mobiliário urbano e calçadas aos padrões universais da acessibilidade;
7	Disponibilizar veículos do transporte público de qualidade, com conforto, segurança, acessibilidade, ar condicionado, wi-fi;
8	Incentivar o uso do transporte coletivo de interesse público (fretado e escolar) e caronas compartilhadas;
9	Criar alternativas para o transporte para acesso aos pontos turísticos do município;
10	Fiscalizar efetivamente as posturas relativas à mobilidade urbana - trânsito, transporte e vias públicas.



N.	OBJETIVOS	Metas					
		Indicadores	2024	2026	2028	2030	2032
	Infraestrutura viária	Articulação para duplicação da Rodovia Othovarino Duarte Santos		100%			
		Drenagem do Centro de São Mateus	60%	80%	100%		
		Drenagem do bairro Guriri	60%	70%	80%	100%	
		Pavimentação avenidas de São Mateus	100%				
		Pavimentação de ruas de São Mateus	50%	60%	80%	90%	100%
		Melhoria dos passeios públicos	60%	80%	100%		
		Melhoria dos passeios particulares com aumento da fiscalização	60%	70%	80%	90%	100%
2	Aumentar os deslocamentos por transporte coletivo público e privado	% viagens por ônibus, fretados, escolares	20%	25%	30%		
3	Reduzir os deslocamentos por transporte individual motorizado	% viagens por automóveis e motos	25%	24%	23%	22%	20%
4	Reduzir os acidentes com vítimas de trânsito	Percentual do relatório analítico de trânsito (DETRAN)	40%	38%	35%	30%	25%
5	Reduzir os índices de poluição ambiental gerados por veículos automotores	Indicadores ambientais melhorando constantemente					
6	Ampliar e qualificar as redes sociais como mais um instrumento de comunicação e participação	Redes sociais sendo amplamente utilizadas e potencializadas					
7	Criar o setor de mobilidade urbana						



8	Realizar reuniões periódicas sobre mobilidade urbana no Conselho da Cidade	Conselho se reunindo bimestralmente					
9	Introduzir elementos tecnológicos no Plano de Mobilidade, e atualizar com inserção dos mecanismos digitais		100%				



EIXO 1 – SUSTENTABILIDADE

EIXO I - SUSTENTABILIDADE									
A - PROGRAMA CALÇADAS SEGURAS E ACESSÍVEIS									
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS	
1	Criar "rotas" de calçadas para pedestres nos principais eixos de demandas								
1.1	Rotas Centro - Comércio/Serviços Públicos/Lazer				N/A	SEMOIT; SMPDU	Mapear as rotas existentes e criar o diagnóstico	(a) Elaborar um plano de intervenções; (b) Definir papel dos imóveis privados	Redução dos riscos de acidentes de trânsito e estímulo aos deslocamentos a pé
1.2	Rotas Centro - bairros próximos				N/A	SEMOIT; SMPDU			
1.3	Rotas Guriri - Rodovia - ruas articuladas					N/A			
2	Reformar e recuperar as calçadas dos imóveis públicos municipais				N/A	SEMOIT; SMPDU	imóveis públicos com calçadas seguras e acessíveis	(a) Elaborar um plano para readequação das calçadas; (b) Integrar com os demais modais de transportes e garantir conexão com faixas de pedestres e semaforização	Estímulo a caminhadas seguras e acessíveis para todos
3	Cobrar a reforma das calçadas dos imóveis públicos federais, estaduais e rodovias								



3.1	Grupo 1 – Rodovias			N/A	SEMOIT; SMPDU; DER/ES	adequação do acostamento e faixa específica para pedestres e ciclistas	(a) Mostrar ao DER a necessidade e importância deste projeto para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores	Redução dos acidentes e mortes no trânsito em zonas de maior acidentalidade da cidade
3.2	Grupo 2 - Imóveis públicos estaduais			N/A	SEMOIT; SMPDU; Governo do Estado do ES	imóveis públicos estaduais com calçadas adequadas e acessíveis	(a) Mostrar ao governo do estado a necessidade de recuperação das calçadas, de acordo com a legislação vigente	Redução dos acidentes de trânsito e qualidade no acesso aos serviços públicos
3.3	Grupo 3 - Imóveis públicos federais			N/A	SEMOIT; SMPDU; Governo federal	imóveis públicos federais com calçadas adequadas e acessíveis	(a) Mostrar governo federal a necessidade de recuperação das calçadas, de acordo com a legislação vigente	Redução dos acidentes de trânsito e qualidade no acesso aos serviços públicos
4	Elaborar e aprovar uma nova legislação para calçadas, com padronização de acessibilidade e segurança, estabelecendo competências e responsabilidades			Atualizar a regulamentação de calçadas	SEMOIT; SMPDU; SMGAB	Atualizar a legislação para as calçadas vigente, com responsabilidades, competência, padronização e penalidades	(a) Elaborar PL, contendo padronização, responsabilidades, competências e penalidades; (b) Oferecer descontos no IPTU com a contrapartida da implantação de calçadas.	amparo legal e qualitativo para as exigências e cobranças de readequação de calçadas e rotas pedestres



5	Elaborar e aprovar legislação de polos geradores, incorporando as calçadas e infraestrutura para modos de deslocamentos ativos como contrapartidas				Criar Lei específica; atualizar PDM	SEMOIT; SMPDU; SMGAB	Legislação de Polos Geradores de Tráfego, com responsabilidades, contrapartidas e penalidades definidas	(a) Elaborar PL, contendo responsabilidades, competências e penalidades para executores de PGTs	amparo legal e qualitativo para as exigências e cobranças de execução de obras e contrapartidas dos PGTs
6	Criar mecanismos e ações para incentivo e prática de deslocamentos a pé, como passeios, caminhadas, educação para mobilidade urbana e comunicação				N/A	VÁRIAS SECRETARIAS	Atividades sendo executadas e mais pessoas se deslocando diariamente a pé	(a) Criar campanhas e atividades coletivas	promoção da caminhada como lazer e estímulo aos deslocamentos cotidianos. Mais saúde pra todos
7	Ampliar a sinalização horizontal, vertical e semafórica				N/A	SMOIT; SMDS; SMPDU	Cidade sinalizada e segura	(a) Contratar empresas e equipamentos de sinalização	cidade mais sinalizada, segura e com menor acidentalidade



EIXO I - SUSTENTABILIDADE									
B - PROGRAMA CICLOVIAS SEGURAS									
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS	
8	Criar ciclovias e ciclofaixas nos principais eixos de demanda								
8.1	Ciclovias/ciclofaixa 1 - Centro - Guriri				N/A	SEMOIT; SMPDU	Ciclovias e ciclofaixas construídas, proporcionando maior segurança e incentivo ao uso de bicicletas	(a) Elaborar plano cicloviário da cidade e os projetos para execução das obras	redução dos acidentes, estímulo ao uso de modais não motorizados e mais saúde para todos
8.2	Ciclovias/ciclofaixa 2 - Centro - Aroeira				N/A	SEMOIT; SMPDU			
8.3	Ciclovias/ciclofaixa 3 - Centro - Aviação - Pedra d' Água				N/A				
9	Mapear a necessidade de bicicletários em locais públicos								
9.1	Criar locais específicos para bicicletário no centro da cidade				N/A	SEMOIT; SMPDU	Ampliar bicicletário existente	Criar bicicletário público e incentivar os proprietários de estabelecimentos a implantar bicicletário	Mais vagas de bicicletários no centro da cidade



9.2	Planejar a construção de bicicletários em praças e prédios públicos								
10	Elaborar um plano para ampliar a segurança dos ciclistas nas rodovias				N/A	SEMOIT; SMPDU	Adequação do acostamento e faixa específica para pedestres e ciclistas nas rodovias integradas à dinâmica urbana.	(a) Mostrar ao DER a necessidade e importância deste projeto para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores	Redução dos acidentes de trânsito na zona de maior quantidade de mortes e integração da rodovia à malha urbana
11	Construir paraciclos e bicicletário em toda cidade				N/A	SEMOIT; SMPDU	Mais paraciclos e bicicletários	(a) Construir paraciclos e bicicletário em praças, parques, terminais de ônibus, escolas, saúde, etc.	Mais opções com segurança para deixar as bicicletas, mais pessoas utilizando este modal
12	Elaborar legislação de polos geradores de tráfego que incorpore a modal bicicleta nas contrapartidas				lei municipal e decreto	SEMOIT; SMPDU; SMGAB	novos polos geradores adaptados ao modal cicloviário	(a) Elaborar proposta de PL	amparo legal e qualitativo para as exigências e cobranças de readequação de calçadas e rotas cicloviárias
13	Estimular e regulamentar o aluguel de bicicletas compartilhadas				decreto	SEMOIT; SMDS; SMPDU	serviço de bicicletas compartilhadas funcionando	(a) Promover a contratação e parcerias para o serviço de bicicletas compartilhadas, com estações localizadas nas principais centralidades e bairros	estímulo ao uso da bicicleta como modal para pequenos deslocamentos ou como integração modal



14	Promover atividades e ações que incentivem o uso da bicicleta			N/A	VÁRIAS SECRETARIAS	mais pessoas usando bicicletas e mais saúde para todos	(a) Criação de campanhas de uso da bicicleta como lazer, juntamente com caminhadas e corridas coletivas;	Promoção da bicicleta como lazer e estímulo a introdução deste modal nos deslocamentos diários
----	---	--	--	-----	--------------------	--	--	--



EIXO I - SUSTENTABILIDADE								
C - PROGRAMA DESESTIMULO AO USO DO AUTOMÓVEL								
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
15				N/A	VÁRIAS SECRETARIAS	Criar programa, com mecanismos de segurança e instrumentos tecnológicos para esta finalidade	(a) Fazer parcerias e criar aplicativos; (b) Criar campanhas de estímulo a caronas compartilhadas e sustentáveis; c) Convidar direções de empresas e instituições	Reduzir o número de veículos em circulação e aumentar a taxa de ocupação dos automóveis
16				decreto indicando as ruas e horários	VARIAS SECRETARIAS	Ruas abertas aos pedestres e ciclistas aos domingos e feriados no centro e nos bairros	(a) Criar campanhas de divulgação para o desenvolvimento das Ruas de Lazer; (b) Incorporar atividades culturais, educativos e de informações para a população	Estímulo a ocupação do viário por modos ativos de deslocamento (pedestres e ciclistas)
17				N/A	SMOIT; SMDS; SMPDU	ônibus, bicicletas e pedestres com prioridade no viário municipal	(a) Construir estacionamentos públicos ou concessionados; (b) Identificar pontos de conflito entre ônibus e estacionamentos	aumentar o espaço viário e destiná-lo ao transporte coletivo e aos modos ativos de deslocamento



18	Elaborar planos de comunicação incentivando a não utilização do veículo particular				N/A	SMPDU	diminuir a utilização do automóvel nos deslocamentos, aumentando os modos ativos e o transporte coletivo	(a) Fazer campanhas nas redes sociais sobre opções e modos alternativos ao automóvel; (b) Articular estas campanhas nas escolas e universidades	Redução da participação do automóvel na matriz modal do transporte da cidade
19	Instituir o estacionamento rotativo pago				Lei Municipal	SMDS	Licitar a concessão de exploração do estacionamento rotativo no município	Elaborar lei autorizativa; licitar e contratar empresa para prestação do serviço.	Desestimular o uso de veículo particular nas áreas de maior circulação.

EIXO I - SUSTENTABILIDADE

D - PROGRAMA MONITORAMENTO, FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA

PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
20	Ampliar e qualificar as ações de fiscalização de trânsito e transporte							
20.1	Usar GPS da frota dos ônibus para fiscalizar o cumprimento de partida e itinerário			portaria secretário	SMOIT; SMDS; SMPDU	Monitorar e fiscalizar via GPS o cumprimento de itinerários e horários dos ônibus	(a) Preparar regulamentação. (b) Estruturar e capacitar equipe; c) Melhorar os serviços de transportes	aumento da confiabilidade e qualidade do transporte público e da circulação geral



20.2	Criar instrumento tecnológico de monitoramento; construir um Centro de Controle Operacional da Mobilidade Urbana, com câmeras de monitoramento e demais instrumentos de fiscalização e controle				decreto	SMDS	Equipamentos existentes fiscalizando e monitorando a mobilidade urbana	(a) Instalar câmeras nos terminais, principais pontos de ônibus e interseções centrais; (b) Preparar regulamentação	mais instrumentos de fiscalização e monitoramento funcionando e ajudando a população
20.3	Ampliar o número de agentes de fiscalização de trânsito e transporte				N/A	SMOIT; SMDS; SMPDU	Equipe de fiscalização do serviço de transporte público ampliada	(a) Ampliar a contratação de agentes de trânsito para fiscalização nos principais pontos do transporte público e nas principais vias	Aumento da confiabilidade e qualidade do transporte público e dos serviços
21	Instalar radares de velocidade e/ou lombadas nos locais maior vulnerabilidade				N/A	SMDS	diminuir os acidentes de trânsito e aumentar a segurança	(a) Instalar radares ou lombadas nos locais de maior número de acidentes, de maior fluxo viário e próximos a escolas e hospitais	Aumento da segurança e redução dos acidentes de trânsito
22	Criar um plano para monitorar os acidentes de trânsito na cidade				N/A	SMDS	monitorar os acidentes de trânsito para implementar ações que baixem estes quantitativos	(a) Preparar equipe e metodologia de trabalho; (b) Unificar o cadastro de acidentes, com dados da PM, bombeiros, SAMU	Dados confiáveis para construção de políticas e programas para reduzir os acidentes de trânsito, conforme meta estabelecida pela ONU
23	Ampliar fiscalização na utilização das vagas de estacionamento especiais (idosos, gestantes e deficientes)				N/A	SMDS	vagas especiais sendo utilizadas adequadamente	(a) Ampliar as ações de fiscalização e remoção de veículos; (b) Utilizar novas tecnologias de fiscalização	Respeito aos espaços destinados as pessoas com baixa mobilidade



24	Estabelecer convênio com a PM para ações de fiscalização de posturas ligadas à mobilidade urbana				lei autorizativa / convênio	SMDS	aumentar o contingente na fiscalização de trânsito	(a) Estabelecer convenio com PM; (b) Definir territórios prioritários e plano de ação conjunta e complementar	Respeito as regras de trânsito e diminuição dos acidentes
EIXO I - SUSTENTABILIDADE									
E - PROGRAMA EDUCAÇÃO PARA MOBILIDADE									
PROPOSTAS		CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
25	Elaborar e implementar o plano de educação de trânsito dirigida aos públicos alvos				N/A	SMDS	plano implementado e funcionando	(a) Executar o plano existente para cada público	mudança no comportamento das pessoas
26	Incorporar os conceitos de mobilidade urbana, segurança e priorização do transporte público e não motorizado no currículo escolar				regulamentação da secretaria de educação	SMDS; Secretaria da Educação	crianças discutindo a mobilidade urbana segura e sustentável	(a) Discutir a proposta com secretária de educação e professores, promovendo seminários e debates	crianças sendo formadas com novos conceitos da mobilidade urbana e segurança



EIXO I - SUSTENTABILIDADE								
F - PROGRAMA DE INCENTIVO AO USO DE MATRIZES ENERGÉTICAS MENOS POLUENTES								
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
27				lei municipal e contrato de concessão	SMOIT	frota de ônibus com matrizes energéticas menos poluentes	(a) Definir metas e critérios para renovação da frota de ônibus por veículos de matrizes energéticas menos poluentes; (b) Preparar regulamentação	redução da emissão de gases poluentes
28				lei municipal e decreto	VÁRIAS SECRETARIAS	frota de veículos de serviços da prefeitura com matrizes energéticas menos poluentes	(a) Priorizar a compra e aluguel de veículos híbridos, flex ou a biodiesel na frota municipal; (b) Incluir este tipo de veículo nos contratos de serviços e locação por parte da prefeitura	redução da emissão de gases poluentes





EIXO 2 – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

EIXO II - TRANSPORTE PUBLICO COLETIVO								
A - PROGRAMA DE REDUÇÃO DE CUSTO DO TRANSPORTE PUBLICO MUNICIPAL								
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
29 Desenvolver campanhas para valorizar e aumentar a utilização do transporte público				N/A	SMOIT; SMDS; SMPDU	ampliar a utilização deste modal nos deslocamentos das pessoas, integrando com modos ativos de deslocamento	(a) Preparar campanha e peças publicitárias impressas e virtuais; (b) Envolver a concessionária no processo; (c) Divulgar as pesquisas de satisfação do transporte coletivo	aumento na utilização do transporte público e na satisfação dos usuários
30 Instituir terminais rodoviários interbairros para integração de linhas				N/A	SEMOIT; SMPDU	Terminais municipais que reduzem o tempo e o custo da viagem.	Realizar parceria com a concessionária para definir locais estratégicos para os terminais	Melhora a logística, reduz o tempo de viagem e o custo, e aumenta a utilização do transporte público.



31	Dar prioridade ao transporte público no sistema viário, na sua manutenção, sinalização e semaforização				N/A	SMDS	vias por onde passam os ônibus municipais em condições adequadas de circulação (pavimentação, sinalização, semaforização)	(a) Recuperar as vias por onde passam os ônibus municipais; (b) Captar recursos	aumento da velocidade e conforto para usuários e operadores
----	--	--	--	--	-----	------	---	---	---

EIXO II - TRANSPORTE PUBLICO COLETIVO

B - PROGRAMA MELHORIA TRANSPORTE PUBLICO MUNICIPAL

PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
32				N/A	SMOIT; concessionária do transporte municipal	linhas de ônibus atendendo todas as regiões e demandas da cidade	(a) Preparar o plano da rede reestruturadas de acordo com estudos e pesquisas	transporte público atendendo todas regiões e demandas, com qualidade e conforto
33				Obrigação contratual	SMOIT; concessionária do transporte municipal	Fiscalizar a realização de ações de capacitação de motoristas do transporte público	Solicitar o cronograma de cursos e palestras periódicas com motoristas do transporte público (trimestrais/semestrais)	motoristas mais preparados para a prestação do serviço à população, com mais segurança e conforto



34	Ampliar os mecanismos de fiscalização e monitoramento da operação de transporte coletivo				N/A	SMOIT; concessionária do transporte municipal	utilizar o sistema GPS e câmeras para monitorar e fiscalizar a operação do transporte coletivo e ampliar os fiscais	(a) Ampliar a equipe contratada de agentes; (b) Capacitar agentes para utilização do GPS e câmeras na fiscalização	aumento da velocidade praticada pelos ônibus, diminuição dos custos do transporte e ainda, aumento da utilização deste modal
35	Construir um Terminal Central, no centro da cidade.				N/A	SMOIT; concessionária do transporte municipal	terminal construído até final de 2026	(a) Licitar e iniciar as obras; (b) Preparar um plano operacional para o terminal	melhorar a organização dos embarques e desembarques e a integração com as demais linhas
36	Ampliar o conforto, a segurança e a praticidade na renovação da frota de ônibus (ar condicionado, wi-fi, carregadores, etc.)				N/A	SMOIT; concessionária do transporte municipal	incorporação destes instrumentos no processo de renovação da frota	(a) Ajustar com o concessionário o processo de renovação da frota com estas características	maior conforto, segurança para usuários do transporte coletivo
37	Readequar e melhorar os pontos de ônibus, com abrigo, iluminação e acessibilidade				N/A	SMOIT;	pontos centrais e nos bairros em condições adequadas de acessibilidade no entorno, iluminação e cobertura	(a) Adquirir novos abrigos e sua colocação; (b) Estimular o Programa Adote um Ponto	maior conforto, segurança e acessibilidade



EIXO II - TRANSPORTE PUBLICO COLETIVO								
C - PROGRAMA DE COMUNICAÇÃO PARA O TRANSPORTE PUBLICO								
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
38 Estimular o uso de aplicativo de localização do transporte público e fiscalizar a disponibilização pela empresa				N/A	SMOIT; concessionária do transporte municipal	maior número de pessoas utilizando o aplicativo e organizando suas viagens	(a) Realizar campanhas e parcerias para divulgação do aplicativo	informação ao usuário em tempo real, possibilitando a organização do seu tempo e a fiscalização dos serviços
39 Criar e qualificar os instrumentos de informação, reclamações e sugestões para usuários, ampliando a utilização das redes sociais				N/A	SMOIT; concessionária do transporte municipal	população contribuindo com reclamações e sugestões e prefeitura agindo para corrigir os problemas	(a) Potencializar as informações da STTMU com link no site da prefeitura; (b) Fortalecer o contato com a ouvidoria do município	maior transparência, participação popular e qualidade do serviço



EIXO 3 - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO

EIXO III - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO								
A - PROGRAMA TRANSPORTE POR FRETAMENTO								
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
40 Regulamentar e fiscalizar os serviços prestados por fretamento				lei municipal ou decreto	SMDS; SMOIT empresas de fretamento	empresas fiscalizadas prestando bons serviços, com qualidade e segurança	(a) Fiscalizar periodicamente os serviços, exigindo parâmetros de qualidade e segurança de veículos e condutores	aumenta o controle público sobre os serviços privados de transporte, garantindo mais segurança e conforto
41 Definir e melhorar os pontos de embarque e desembarque dos ônibus de fretamento				N/A	SMDS; SMOIT; empresas de fretamento	garantir mais segurança, conforto e acessibilidade no embarque e desembarque	(a) Cobrar na regulamentação a divulgação de itinerários, horários e pontos de embarque e desembarque; (b) Desenvolver campanhas valorizando e incentivando esse serviço	aumenta a segurança e conforto dos usuários



42	Realizar campanhas para ampliar a utilização desse serviço				N/A	SMDS; SMOIT; empresas de fretamento	mais pessoas utilizando o serviço de fretamento	(a) Preparar campanha junto a empresas e população	diminuição da utilização do transporte individual
----	--	--	--	--	-----	--	---	---	--

EIXO III - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO

B - PROGRAMA TRANSPORTE ESCOLAR

PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
43 Implementar as diretrizes e ações da legislação específica que trata da fiscalização dos serviços prestados pelo transporte escolar				Legislar	SMOIT; SME	nova regulamentação em vigor	(a) Elaborar proposta de regulamentação; (b) Discutir proposta com a categoria	aumenta a segurança e conforto dos deslocamentos por transporte escolar
44 Desenvolver projetos de sinalização, com travessias, paradas rápidas no entorno das escolas				N/A	SMDS	pontos de parada exclusivo para serviços de transporte escolar coletivo em escolas	(a) Elaborar e implementar projetos de sinalização para todas as instituições de ensino	mais segurança para crianças e cidadãos



45	Capacitar permanentemente os operadores escolares			N/A. alvarás de operação renovado anualmente	SME	capacitação permanente dos operadores	(a) Realizar parcerias com empresas privadas para realização de cursos aos operadores escolares, com definição de um conteúdo programático pela SME	aumenta a segurança e conforto dos deslocamentos
46	Otimizar o cadastro da demanda pelo transporte escolar licitado pela Prefeitura			N/A	SME	otimizar a oferta e aumentar o número de alunos atendidos pelo sistema, de acordo com distâncias de deslocamento e renda	(a) Realizar um cadastro permanente dos alunos matriculados nas escolas públicas e sua demanda por transporte escolar; (b) Definir novos critérios para otimização da oferta de acordo com a demanda existente	atendimento mais eficiente e igualitário à população
47	Apoiar e desenvolver tecnologias veiculares para transporte escolar			N/A	SME e prestadores de serviço	possuir veículos compatíveis e com maior segurança	(a) Discutir com montadora novas tecnologias veiculares; (b) Estimular a aquisição de veículos com tecnologias modernas; c) Exigir a utilização do GPS	aumenta a segurança e conforto nos deslocamentos por transporte escolar
48	Realizar campanhas para ampliar a utilização deste serviço			N/A	SME operadores escolares	mais pessoas utilizando o transporte escolar	(a) Preparar campanha junto a população	diminuição da utilização do transporte individual



EIXO III - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO									
C - PROGRAMA TRANSPORTE POR TAXI									
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS	
49	Implementar as definições e ações previstas na Lei Municipal nº 2027/2022, que atualizou a regulamentação do serviço de táxi, procurando também formas de baratear o valor das corridas				N/A	SMDS	valor das tarifas da corrida justas e atraindo novos passageiros (competitividade com aplicativos)	(a) Discutir com a categoria formas de baratear o valor das corridas; (b) Controlar a operação de bandeira 2 de forma permanente	mais pessoas utilizando os serviços de taxi com preços mais justos
50	Melhorar os pontos de taxi, com coberturas e acessibilidade				N/A	SMDS	100% dos pontos de táxi no centro e nos bairros com cobertura e acessibilidade	(a) Definir critérios e exigências de cobertura de padrão para a readequação dos pontos; (b) Fiscalizar os critérios exigidos	aumento da segurança, acessibilidade e conforto aos usuários e operadores do serviço de táxi
51	Estimular o uso de aplicativos na frota como forma de ampliar segurança, serviços e competitividade				N/A	SMDS; taxistas	taxistas utilizando tecnologias para ampliar os serviços e a segurança de todos	(a) Estimular a realização de convênios e parcerias entre os taxistas, empresas e cooperativas para uso de aplicativos	maior conforto e segurança aos usuários do serviço de táxi e maior competitividade com aplicativos



52	Capacitar permanentemente os operadores (permissionários e auxiliares) do serviço de taxi				N/A	SMDS; taxistas	exigência de cursos de capacitação a cada dois anos	(a) Realizar parcerias com empresas privadas para cursos de capacitação, com a definição do programa feito pela SMDS	maior conforto, segurança aos usuários e competitividade dos serviços
53	Discutir formas de integrar e incorporar os serviços com demais modais e demandas				N/A	SMDS; taxistas	taxistas sendo incorporados em outras demandas	(a) Discutir proposta	taxistas que estão perdendo mercado sendo incorporado em outros serviços
54	Realizar campanhas para ampliar a utilização deste serviço				N/A	SMDS; taxistas	mais pessoas utilizando o serviço	(a) Preparar campanha junto a população	diminuir a utilização do carro particular

EIXO III - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO

D - PROGRAMA TRANSPORTE POR APLICATIVOS

PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
55 Regulamentar os serviços por aplicativos, com base na legislação federal				Lei, decreto.	SMDS	aprovação da nova legislação até 2024	(a) Criar a Legislação municipal para a regulamentação dos aplicativos com base na legislação federal	mais controle e segurança para todos com a regulamentação publica



56	Fiscalizar os serviços de transportes prestados por aplicativos				Lei, decreto	SMDS	fiscalização dos serviços de transporte por aplicativos realizada periodicamente por agentes de trânsito	(a) Capacitar agentes prefeitura para fiscalizar os serviços	maior segurança e conforto aos usuários
----	---	--	--	--	--------------	------	--	--	---

EIXO III - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO										
E - PROGRAMA MOTOCICLISTAS										
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS		
57	Regulamentar atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta,				Regulamentar	SMDS; SMGAB	reduzir os acidentes e mortes com motociclistas	(a) Preparar proposta de regulamentação; (b) Discutir com envolvidos; c) Enviar proposta para Câmara Vereadores	redução dos acidentes e mortes no trânsito	
58	Ampliar as ações de fiscalização da Prefeitura, Guarda Municipal e PM				N/A	SMDS	ter fiscalização constante	(a) Elaborar plano de ações PM e Guarda	Motos irregulares impossibilitadas fora de circulação o que aumenta a segurança de usuários, motoristas e pedestres.	



59	Desenvolver ações de educação de trânsito				N/A	SMDS	cursos e atividades permanentes sendo executados	(a) Elaborar propostas de atividades para os diversos tipos de motociclistas	redução dos acidentes e mortes no trânsito
----	---	--	--	--	-----	------	--	--	--

EIXO III - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO									
E - PROGRAMA TRANSPORTE AEREO									
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS	
60				Convênio 05/2020 - convenio de delegação para Exploração do aeroporto de São Mateus/ES (SNMX)	SMPD	Explorar diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços pertinentes à navegação aérea e a infraestrutura aeroportuária.	Criar legislação municipal para regulamentar a concessão de serviço aeroviário, tendo como objeto de prévia licitação, precedida ou não da execução de obra pública, nos termos da legislação vigente e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios estabelecidos pela ANAC.	maior segurança e conforto aos usuários, melhorias na conservação, reforma do sitio aeroportuário municipal pautadas no interesse público.	



EIXO 4 - INFRAESTRUTURA VIÁRIA

EIXO IV - INFRAESTRUTURA VIÁRIA PARA MOBILIDADE URBANA								
A - PROGRAMA OBRAS PARA INTEGRAÇÃO E MELHORIA DO TRANSPORTE PÚBLICO								
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
61 Elaborar e negociar o plano de obras viárias nas rodovias que cruzam a cidade				N/A	SMOIT; SMDS	plano elaborado para facilitar a obtenção de recursos para intervenções	(a) Elaborar o plano de obras para toda cidade; (b) Buscar formas de financiamento do Plano, com recursos das três esferas da União	principais gargalos da mobilidade urbana e do desenvolvimento da cidade sendo resolvidos
62 Elaborar um plano de obras para novas centralidades (Terminais de Ônibus)				N/A	SMOIT; SMDS	novas centralidades com investimentos em infraestrutura, com terminais de ônibus sendo executados	(a) Elaborar projeto e buscar formas de financiamento	novas centralidades sendo implementadas e com infraestrutura para mobilidade urbana
63 Definir normas relativas à mobilidade urbana para mitigar os impactos gerados pela construção de novos empreendimentos				Lei municipal	SMOIT; SMDS	Atualizar a legislação municipal	(a) Preparar proposta de regulamentação	melhor organização dos acessos aos novos empreendimentos imobiliários, incorporando a prioridade ao transporte coletivo e aos modos ativos de deslocamento
64 Melhorar a Infraestrutura viária com Plano de pavimentação e drenagem com mapeamento dos locais críticos, incluindo obras para prevenção em áreas de risco				N/A	SMOIT; SMDS	Elaborar o Plano de Obras de Infraestrutura viária.	(a) Criar grupo de trabalho para estudo e elaboração do Plano de Obras;	melhorar o planejamento para implementação e execução de novas obras



EIXO 5 – PARTICIPAÇÃO E TRANSPARÊNCIA

EIXO V - PARTICIPAÇÃO SOCIAL E TRANSPARÊNCIA									
A - PROGRAMA CONSELHO MUNICIPAL PARA MOBILIDADE URBANA									
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS	
65	Estruturar a Câmara de Mobilidade Urbana dentro do Conselho da Cidade				N/A	SMDS	Câmara criada e funcionando regularmente	(a) Redefinir composição; (b) Elaborar plano de trabalho - proposta inicial	participação social definindo projetos, fiscalizando políticas públicas, com maior transparência na gestão
66	Divulgar todos os atos e decisões da Câmara na internet.				N/A	SMDS	divulgações e balanços mensais sobre as atividades da Câmara	(a) Criar um link no site da prefeitura para divulgação das reuniões	mais transparência na gestão da mobilidade urbana no município
EIXO VI - PARTICIPAÇÃO SOCIAL E TRANSPARÊNCIA									
B - PROGRAMA TRANSPARÊNCIA E INFORMAÇÃO									
PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEI	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS	
67	Divulgar projetos, dados sistema transporte e demais informações relativas à mobilidade				N/A	SMDS	divulgações de indicadores da operação do transporte público mensais	(a) Cobrar da concessionária de transporte os dados mensais da operação; (b) Divulgar os resultados no site da empresa e no portal da prefeitura	aumento da transparência e controle da operação do transporte público
68	Desenvolver instrumentos tecnológicos para divulgação e participação da população				N/A	SMDS	transparência nos atos e agilidade na tomada de decisões para corrigir problemas operacionais ou de planejamento da rede	Criar instrumentos utilizando tecnologia para divulgar ações de mobilidade urbana do município	Maior participação e transparência



						de transportes		
69	Criar canais de sugestões quanto a mobilidade urbana			N/A	SMDS	Utilizar as tecnologias para criar um canal permanente de sugestões para a mobilidade urbana	(a) Criar aplicativo, canal no WhatsApp, redes sociais e link com a página da prefeitura para informar as questões relativas à mobilidade urbana	maior transparência, participação popular

