DECRETO N° 2.618, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2024.

Dispõe sobre a Política de Mobilidade do Município de Palmas, aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Palmas, e dá outras providencias.

A **PREFEITA DE PALMAS,** no uso das atribuições que lhe confere o art. 71, inciso III, da Lei Orgânica do Município,

D E C R E T A:

TÍTULO I
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º É instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Palmas, regida pelos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, nos termos previstos na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a qual tem, ainda, como referenciais normativas as seguintes leis:

I - Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade);

II - Lei nº 9.503, de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB) e Resolução nº 514, de 18 de dezembro de 2014 (Contran);

III - Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (Lei da Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Deficiência), e Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que a regulamenta;

IV - Lei nº 13.146, de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência);

V - Norma Brasileira NBR 9050/2020 e NBR 16.537 da ABNT e suas alterações subsequentes;

VI - Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018 (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito).

§ 1º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Palmas tem por objetivo garantir o acesso universal à cidade de forma humanizada e sustentável, pelas seguintes razões:

I - universal por respeitar a diversidade humana e promover o acesso de todos à cidade e às oportunidades urbanas, bem como por considerar e buscar reduzir

as desigualdades relacionadas a aspectos de classe social, raça, gênero, idade, locais de moradia, condições de mobilidade e deficiência, em qualquer área e tipologia;

II - humanizada por ter foco na qualidade e na segurança dos deslocamentos das pessoas;

III - sustentável por priorizar os aspectos:

a) ambiental, com a finalidade de incentivar a participação do transporte coletivo e ativo na matriz modal de deslocamentos e priorizar tecnologias mais limpas;

b) social, com a finalidade de buscar a equidade no uso do espaço urbano e promover o acesso da população aos serviços básicos e equipamentos sociais, reduzir a desigualdade com o objetivo de promover a inclusão social de toda a população, viabilizar o acesso físico e financeiro de pessoas de baixa renda e/ou que vivenciem desafios cumulativos de mobilidade e acessibilidade;

c) econômico, a fim de incentivar modelos sustentáveis e perenes de financiamento de programas e infraestruturas de mobilidade, além de custeio e remuneração do transporte.

§ 2º Entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso aos espaços da cidade, por meio da utilização de diversos modos de transporte.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Palmas é componente da Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e acompanha as diretrizes estabelecidas na Lei Complementar nº 400, de 2 de abril de 2018.

CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Palmas se fundamenta nos seguintes princípios:

I - sustentabilidade socioeconômica e ambiental do desenvolvimento da cidade;

II - equidade e inclusão social;

III - acesso a oportunidades nas dimensões física e tarifária;

IV - acessibilidade universal;

V - segurança nos deslocamentos e preservação da vida;

VI - gestão democrática e controle social;

VII - fomento à pesquisa e estímulo à inovação.

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Palmas atende aos objetivos do desenvolvimento sustentável da Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas (ONU), em especial:

I - assegurar uma vida saudável, com a promoção do bem-estar para todos, em todas as idades, bem como deve priorizar a erradicação da mortalidade infantil, e acabar com as epidemias de doenças transmissíveis;

II - reduzir a mortalidade prematura por doenças não transmissíveis por meio da prevenção e tratamento, promover a saúde mental e o bem-estar social, além de reforçar políticas de tratamento do abuso de substâncias entorpecentes e o uso nocivo de álcool, em especial no trânsito;

III - coibir todas as formas de discriminação, especialmente em relação às mulheres, por meio da eliminação de todas as formas de violência, exploração, importunação sexual e de outras práticas nocivas nas esferas públicas e privadas;

IV - promover a inclusão social, econômica e política de todos os cidadãos, independentemente da idade, gênero, deficiência, raça, etnia, origem, religião, condição econômica, para garantir a igualdade de oportunidade e reduzir as desigualdades por meio da criação de leis e políticas públicas;

V - assegurar o acesso de todos à habitação segura, adequada, bem como à prestação dos serviços básicos necessários à qualidade de vida de todos na cidade;

VI - garantir a todos o acesso a um sistema de transporte seguro, acessível, sustentável e a um preço justo, com prioridade para a segurança viária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção às necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como mulheres, crianças, estudantes, pessoas com deficiência e idosos;

VII - proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusive acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida, nanismo, entre outros;

VIII - adotar medidas para combater as mudanças climáticas e seus efeitos, por meio de estratégia e planejamento municipal, com ênfase:

a) na educação com objetivo de conscientização;

b) na capacidade humana e institucional em relação à mitigação, adaptação e redução de impactos dessas mudanças.

Art. 5º São objetivos estratégicos da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Palmas:

I - tratar a política de uso e ocupação do solo e de mobilidade urbana de forma integrada e como instrumento do adensamento urbano;

II - transformar o transporte coletivo na espinha dorsal da mobilidade urbana no Município, com o objetivo de tornar a cidade e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, a fim de atender aos objetivos do desenvolvimento sustentável da Agenda 2030 da ONU;

III - ampliar significativamente a participação dos modos ativos na matriz modal da cidade;

IV - reduzir a utilização do transporte individual motorizado (automóvel e moto) na matriz modal;

V - pacificar o trânsito de Palmas com redução no número de sinistros, mortes e lesões;

VI - reduzir a emissão de gases de efeito estufa provenientes da mobilidade urbana;

VII - contribuir para a diminuição das desigualdades socioterritoriais vinculadas a questões de classe, gênero, raça e pessoas com deficiências;

VIII - promover o fortalecimento institucional em prol da mobilidade urbana sustentável.

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Palmas deve ser implementada por meio da utilização das seguintes ferramentas de planejamento:

I - criação do Sistema de Informação da Mobilidade Urbana de Palmas, com a disponibilização das informações, sempre que possível, em formato aberto e com comunicação inclusiva em braile, libras e áudio;

II - reorganização da estrutura do órgão responsável pela mobilidade urbana na Administração Municipal, com o objetivo de implementar, monitorar e acompanhar o plano de mobilidade, incluída a capacitação continuada de servidores para atender pessoas com deficiência de todas as especificidades e/ou pessoas com mobilidade reduzida e idosos, inclusive com atenção às barreiras arquitetônicas, atitudinais e urbanísticas para acessar o edifício público;

III - aporte financeiro para os programas e projetos definidos no plano de mobilidade e acompanhamento da sua execução orçamentária;

IV - estímulo à participação e ao controle Social por meio:

a) do fortalecimento do Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transporte (CMAMTT);

b) da criação do Observatório da Mobilidade Urbana de Palmas vinculado ao CMAMTT;

c) da instalação do Grupo Intersecretarial de Integração da Mobilidade.

TÍTULO II
DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PALMAS

Art. 7º É instituído o Plano de Mobilidade Urbana de Palmas (PlanMob-Palmas), composto pelos produtos técnicos disponíveis na página https://planodemobilidade.palmas.to.gov.br/ ou em outro endereço eletrônico oficial que venha a ser utilizado pelo Município, listados a seguir:

I - Volume 1 - Diagnóstico da Capacidade Institucional;

II - Volume 2 - Zoneamento, Pesquisas e Caracterização da Demanda;

III - Volume 3 - Diagnóstico da Infraestrutura e da Segurança Viária;

IV - Volume 4 - Análise de Impacto Econômico e Ambiental;

V - Volume 5 - Ferramentas de Planejamento e Gestão de Demanda e Oferta;

VI - Volume 6 - Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento;

VII -Volume 7 - Relatório Síntese.

Art. 8° O PlanMob - Palmas é o instrumento de planejamento e execução da Política Municipal de Mobilidade Urbana e tem como objetivos gerais:

I - orientar as ações do Município relativas aos modos, serviços e infraestruturas da mobilidade em seu território;

II - nortear os investimentos públicos e privados na mobilidade urbana;

III - promover a melhoria contínua das infraestruturas, dos serviços, dos equipamentos e das instalações da mobilidade urbana;

IV - ampliar a participação do transporte coletivo e dos modos ativo no total de deslocamentos, a fim de promover uma divisão modal equilibrada, sustentável inclusiva e acessível.

§ 1º O PlanMob - Palmas estrutura-se nos seguintes eixos:

I - Gestão da Mobilidade: políticas, programas, projetos e ações gerais de mobilidade e as relativas à gestão do sistema e do Plano em si;

II - Mobilidade, Espaço Urbano e Meio Ambiente: políticas, programas, projetos e ações que conectam a mobilidade ao uso e ocupação do solo e seu impacto ambiental;

III - Mobilidade Ativa: políticas, programas, projetos e ações relacionadas à mobilidade a pé e por bicicleta;

IV - Mobilidade Coletiva: políticas, programas, projetos e ações relacionadas ao sistema de ônibus, transporte escolar e fretamento;

V - Mobilidade Individual Motorizada: políticas, programas, projetos e ações relacionadas ao uso do automóvel, moto, táxi, mototáxi e aplicativos;

VI - Logística Urbana: políticas, programas, projetos e ações que ordenam e contribuem para a circulação de bens e mercadorias.

§ 2º O cronograma de execução constante no Anexo I a esta Lei apresenta os prazos de execução das políticas, programas, projetos e ações propostos para atingir os objetivos do PlanMob - Palmas, para cada um dos eixos de atuação.

Art. 9° O PlanMob - Palmas é o instrumento de planejamento e efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, bem como das demais políticas públicas interligadas, dos programas, projetos e ações a serem implementados pelo Poder Público.

§ 1º As políticas públicas de mobilidade são um conjunto de ações que buscam orientar, de forma continuada, um campo ou subcampo relativo as referidas políticas, que devem ser implementadas por instrumentos regulatórios e contemplar programas e projetos.

§ 2º Os programas são um conjunto de projetos e/ou ações adotados, de forma articulada e continuada, que podem ser fruto de instrumentos regulatórios ou estarem associados a eles.

§ 3º Os projetos são ações do Poder Público que têm um espaço/objeto de transformação um bem definido, normalmente dependente de recursos claros e com prazo delimitado, que podem ser realizados por mais de um agente público e/ou em conjunto com agentes privados.

§ 4º As ações são medidas orientadas para contribuir com o PlanMob - Palmas, de pequeno porte e curto prazo, normalmente realizadas com recursos de

custeio, que podem estar associadas a uma política ou a um programa, ou se caracterizar por uma ação específica.

Art. 10. As políticas, os programas, os projetos e as ações subdividem-se da seguinte forma:

I - estruturantes;

II - regulatórias;

III - comportamentais.

§ 1º As medidas estruturantes tratam da melhoria das condições físicas e operacionais dos sistemas de mobilidade, o que torna mais atrativos os deslocamentos por modos ativos e coletivos de transporte.

§ 2º As medidas regulatórias tratam da utilização de instrumentos regulatórios para ordenar aspectos da mobilidade urbana e incentivar determinadas ações preconizadas no PlanMob - Palmas.

§ 3º As medidas comportamentais tratam da orientação, informação e conscientização da população, com o objetivo de influenciar o comportamento das pessoas.

CAPÍTULO II
DA GESTÃO DA MOBILIDADE

Art. 11. O Eixo Gestão da Mobilidade tem como objetivo estratégico associado a promoção do fortalecimento institucional em prol da mobilidade urbana sustentável e, ainda, tem por finalidade:

I - incentivar o aprimoramento técnico e tecnológico para a eficiência e eficácia na gestão da mobilidade urbana;

II - priorizar na distribuição dos investimentos às áreas mais carentes de infraestrutura;

III - promover:

a) direta ou indiretamente a articulação institucional entre as diversas esferas governamentais envolvidas no tema, bem como as universidades, os conselhos municipais, estaduais e federais, as organizações não governamentais e associações, sindicatos de diversas representatividades;

b) a integração da gestão da mobilidade;

c) a integração com as demais cidades do entorno;

IV - fortalecer o processo de participação e controle social na gestão da mobilidade, por meio da inclusão de universidades, conselhos municipais, estaduais e federais, organizações não governamentais, associações e sindicatos de diversas representatividades, direta ou indiretamente envolvidos no tema da mobilidade urbana.

Art. 12. O Eixo Gestão da Mobilidade é integrado:

I - pelas seguintes políticas:

a) Política de Financiamento: para fortalecer o Fundo Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte, a fim de buscar e aportar recursos técnicos e financeiros, bem como priorizar investimentos na região sul e norte do Município;

b) Política de Capacitação Institucional: estruturar organizacionalmente a gestão da mobilidade e do plano no município com a contratação de equipe técnica e instituição de um processo de capacitação continuada na área da mobilidade.

c) Política de Participação: para fortalecer o Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transporte (CMAMTT), com o estabelecimento de paridade de gênero, percentual de representantes dos modais ativos e das pessoas com deficiência, e com a criação do Observatório da Mobilidade Urbana de Palmas, além da instituição de um Grupo Intersecretarial de Integração da Mobilidade;

II - pelos seguintes programas:

a) Programa de Informação: para implantar sistema de informações da mobilidade urbana, com indicadores de acompanhamento e dados estratificados sobre o sistema de mobilidade por classe, gênero, raça, idosos e pessoas com deficiências, disponibilizados em um portal de dados abertos;

b) Programa de Educação para a Mobilidade: com o objetivo de estruturar a educação focada na mobilidade sustentável, inclusiva e acessível, por meio de ações e campanhas permanentes.

Art. 13. O Poder Executivo Municipal, para a implementação das políticas e programas do Eixo Gestão da Mobilidade, deve buscar:

I - fortalecer institucionalmente a gestão da mobilidade, com a criação de estrutura específica para o órgão gestor com tamanho e perfil de equipe compatíveis com as atribuições, em especial servidores capacitados para atender as diversas pessoas com deficiências e mobilidade reduzida;

II - realizar a contratação da equipe por concurso público e instituir um processo de formação continuada da equipe, inclusive com cotas para pessoas com deficiências, conforme as indicações legais;

III - estimular à participação de mulheres e pessoas com deficiência na gestão do sistema de mobilidade, com a definição de cotas mínimas e metas de paridade;

IV - aportar e adequar o orçamento público para fortalecimento da mobilidade, com a destinação de recursos aos programas e projetos definidos no Plano, e acompanhar a sua execução orçamentária;

V - realizar constante busca por convênios e parcerias que viabilizem a implantação de investimentos em infraestrutura;

VI - fortalecer o Fundo de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte;

VII - identificar as possibilidades de fontes de financiamento, principalmente as sustentáveis, em busca permanente de recursos técnicos e financeiros;

VIII - desenvolver um programa de educação para mobilidade sustentável que apresente a rua além do ponto de vista da circulação e segurança, mas também como um espaço de convívio social que integra várias funções e usos, o qual deve abordar aspectos ambientais, econômicos, de saúde pública, acessibilidade, inclusão e qualidade de vida, a fim de romper com o paradigma da educação do trânsito focada no automóvel e incorporar a visão de respeito e priorização dos modos coletivos e ativos;

IX - estabelecer parcerias, por meio de convênios ou de outros instrumentos jurídicos, com os órgãos estaduais para a gestão integrada do transporte coletivo de caráter urbano e do sistema viário de interesse comum;

X - fortalecer o Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transporte (CMAMTT);

XI - fomentar a criação de um laboratório de mobilidade urbana, com a participação de universidades, institutos tecnológicos e outros setores da sociedade, para o desenvolvimento de soluções aplicadas à mobilidade urbana, em especial para desenvolver e testar soluções voltadas à redução dos sinistros com motociclistas;

XII - instituir uma plataforma para serviços municipais (táxi e mototáxi), por meio de parceria ou contratação do serviço;

XIII - desenvolver o plano de segurança viária de Palmas, no prazo máximo de 2 (dois) anos, contados a partir da publicação deste Decreto, e implementá-lo em conformidade com as diretrizes e os parâmetros estabelecidos no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).

Art. 14. A capacitação da gestão deve prever, entre outras ações, o treinamento e a capacitação contínua das equipes municipais para aplicar as atividades de gestão e operação por meio das novas tecnologias, inclusive com a implantação de tecnologia assistiva.

Art. 15. As políticas institucionais devem ser estruturadas para:

I - ampliar a articulação entre as esferas do governo federal e do governo estadual sobre os temas que tratam do território municipal;

II - estabelecer a lógica de formação e a troca de experiências permanentes entre as equipes municipais, estaduais e federais, com a finalidade de fortalecer o gerenciamento dos sistemas de mobilidade nas respectivas escalas;

III - instituir estrutura de gestão do Plano e seus resultados no órgão gestor.

CAPÍTULO III

DA MOBILIDADE, ESPAÇO URBANO E MEIO AMBIENTE

Art. 16. O Eixo Mobilidade, Espaço Urbano e Meio Ambiente tem como objetivos estratégicos associados:

I - tratar a política de uso e ocupação do solo e de mobilidade urbana de forma integrada e como instrumento do adensamento urbano;

II - reduzir a emissão de gases de efeito estufa provenientes da mobilidade urbana;

III - contribuir para diminuição da desigualdade socioterritorial vinculada a questões de classe, gênero, raça e deficiências.

Parágrafo único. Além dos objetivos estratégicos associados dispostos nos incisos do *caput* deste artigo, também são considerados objetivos do Eixo:

I - promover a equidade no uso do sistema viário;

II - promover o espaço público amigável, sustentável, acessível e inclusivo, livre de capacitismo;

III - reduzir a participação do transporte individual motorizado na matriz modal do Município;

IV - desenvolver espaços de circulação adequados à priorização dos modos ativos e coletivos;

VI - ampliar a utilização de sistemas inteligentes para gestão e fiscalização do trânsito;

VII - viabilizar o acesso físico e financeiro de pessoas de baixa renda e/ou que vivenciam desafios cumulativos de mobilidade e acessibilidade.

Art. 17. São políticas do Eixo Mobilidade, Espaço Urbano e Meio Ambiente:

I - a Política de Desenvolvimento Orientado ao Transporte, em conformidade com a Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPU), deve promover a formação de centralidades em torno das infraestruturas do transporte coletivo urbano, especialmente no corredor da Avenida Teotônio Segurado, com o objetivo de combater a ociosidade da terra urbana nessas localidades, sobretudo pela aplicação do parcelamento, edificação ou utilização compulsória associados ao IPTU progressivo no tempo, com a observância de que o adensamento deve considerar os seguintes aspectos:

a) o incentivo ao uso misto e às fachadas ativas;

b) a elaboração de estudo de viabilidade técnica para abertura das quadras, no qual devem ser observadas as 3 (três) dimensões a seguir:

1. abertura ampla para circulação de pedestres e bicicletas com segurança (expressa também na Rede de Caminhabilidade e Rede Cicloviária);

2. abertura de fachadas ativas para os corredores nas faces das quadras que permitam uso misto;

3. abertura para circulação de veículos em algumas quadras, desde que o viário interno não dê continuidade às NSs e LOs;

II - a política urbana, que objetiva estabelecer na LPU instrumentos urbanísticos que contemplem a mobilidade urbana, tais como:

a) Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) associada à fachada ativa, cota de solidariedade, uso misto, entre outros, como forma de incentivar o adensamento que deve atender, também, exigências de distribuição socialmente equânimes, viabilizadas por meio de instrumentos como a “cota de solidariedade” como contribuição para a diminuição da desigualdade socioterritorial vinculada a questões de classe, gênero e raça, objetivo estratégico do PlanMob - Palmas;

b) Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), com análise de Polos Geradores de Viagem no Relatório de Impacto no Trânsito (RIT), a fim de permitir a avaliação e medidas mitigadoras relacionadas à mobilidade;

c) elaborar, de forma complementar, uma legislação específica para Polos Geradores de Viagem;

III - a Política de Equidade, que objetiva prover soluções de mobilidade que contribuam para diminuição das desigualdades de acesso a oportunidades;

IV - a Política de Acessibilidade, que objetiva consolidar uma política municipal de acessibilidade as residências, aos prédios, aos espaços públicos (calçadas e travessias) e ao transporte coletivo;

V - a Política Geral de Preços Públicos Associados à Mobilidade Urbana, que objetiva estabelecer uma política de preços nas tarifas e preços públicos associados à mobilidade urbana que desincentive o uso dos modos motorizados individuais e incentive o uso dos modos ativos, coletivos e menos poluentes.

Art. 18. São programas do Eixo Mobilidade, Espaço Urbano e Meio Ambiente:

I - o Programa de Centralidades e Ruas Completas, que objetiva promover o desenvolvimento urbanístico das centralidades, associando-o ao tratamento das vias de centralidades com o conceito de rua completa, de forma a contemplar o desenho universal de acessibilidade;

II - o Programa Mobilidade Sustentável, que objetiva promover estudos para a adoção da descarbonização da frota vinculada a mobilidade coletiva, por meio da adoção de tecnologias limpas segundo a disponibilidade destas tecnologias no cenário brasileiro.

Art. 19. O Poder Executivo Municipal, para a implementação das políticas e programas deste eixo, deve se utilizar dos seguintes projetos e ações:

I - implantação da nova ponte conectando a NS-10 com Avenida Trajano Coelho Neto, e seu prolongamento até Avenida E, no Jardim Aureny III;

II - requalificação urbanística da Avenida Tocantins, segundo o conceito de rua completa, com a priorização do transporte público coletivo e com tratamento especial para a segurança e conforto de pedestres e ciclistas;

III - elaboração de projeto de curto e longo prazo para a interseção da Avenida Goiás/ BR-010/Avenida Tocantins;

IV - estruturação dos acessos públicos à Orla Sul, a fim de evitar bloqueios por empreendimentos privados e garantir o usufruto de todos os cidadãos;

V - estudo de viabilidade para implantação do Corredor de Transporte Oeste a ser implantado na NS-01, em médio e longo prazo;

VI - consolidação do projeto do corredor de transporte da Avenida Teotônio Segurado, que garanta rapidez e competitividade, associado a medidas de uso do solo de acordo com o Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT), como o uso misto e desenvolvimento de centralidades no entorno das estações;

VII - instituição do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), com a análise de Polos Geradores de Viagem no Relatório de Impacto no Trânsito (RIT);

VIII - inserção no EIV/RIT a possibilidade de planos de mobilidade institucionais em polos geradores (Universidade, Setores Públicos).

Art. 20. São considerados Polos Geradores de Viagem os empreendimentos que por seu uso e porte possam causar impacto ou alteração no perfil de deslocamentos de pessoas e cargas em sua vizinhança e áreas adjacentes, bem como sobrecarga na infraestrutura viária.

Art. 21. No processo de licenciamento de edificações e atividades classificadas como Polos Geradores de Viagem, é condição prévia:

I - o licenciamento urbanístico pelo Município;

II - a aprovação do RIT sobre a mobilidade, que deve incluir todos os aspectos da mobilidade, inclusive os de transporte e viários;

III - a mitigação ou compensação dos impactos previstos.

Art. 22. O Poder Executivo deve:

I - estabelecer:

a) os critérios para a definição, em até 90 (noventa) dia, dos empreendimentos considerados Polos Geradores de Viagem;

b) o monitoramento e a fiscalização após a implantação e funcionamento do empreendimento, com a possibilidade de o empreendedor ser obrigado a rever as medidas compensatórias ou mitigadoras;

II - definir o modelo e conteúdo do RIT.

Art. 23. Na implementação de Centralidades e Ruas Completas, o Poder Público deve considerar:

I - as necessidades de pedestres, ciclistas, passageiros do transporte coletivo, idosos e crianças, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e motoristas;

II - o estímulo ao uso não residencial nos pavimentos no nível do logradouro em interface com a calçada acessível, com a promoção da fachada ativa;

III - o incentivo a aberturas de vias de pedestres nos meios de quadra por empreendimentos comerciais;

IV - a conexão de praças e parques por meio da Rede de Caminhabilidade, da Rede Cicloviária e da Rede de Linhas do Transporte Coletivo, sempre de forma a garantir a inclusão e acessibilidade;

V - a seleção de ruas de interesse social de permanência e convivência para tratamento urbanístico completo, em prol dos usos para além da mobilidade urbana, conforme indicado no Anexo II a esta Lei (Mapa de Rua Completa e Centralidades).

CAPÍTULO IV
DA MOBILIDADE ATIVA

Art. 24. O Eixo Mobilidade Ativa tem como objetivo estratégico associado a ampliação significativa da participação do deslocamento a pé e da bicicleta na matriz modal e, ainda, tem por finalidade:

I - garantir condições de segurança, conforto e acessibilidade para os deslocamentos a pé;

II - proporcionar a acessibilidade universal nas calçadas e travessias;

III - consolidar a bicicleta como um modo de deslocamento no município;

IV - garantir condições de segurança e conforto para os deslocamentos por bicicleta;

V - ampliar, complementar e melhorar a infraestrutura voltada para os ciclistas;

VI - integrar a bicicleta com os outros modos de deslocamento;

VII - promover acessibilidade aos deslocamentos de bicicleta;

Art. 25. São políticas do Eixo Mobilidade Ativa:

I - a regulação de mobilidade ativa, que busca articular projetos de mobilidade ativa com programas de arborização, iluminação e áreas verdes, com acessibilidade e inclusão;

II - a proposta de inserção de parâmetros na legislação urbanística com a exigência de vagas para bicicletas em novos empreendimentos e a implantação de calçadas em novos parcelamentos e loteamentos.

Art. 26. São programas do Eixo Mobilidade Ativa:

I - o Programa de Mobilidade a Pé, que tem como objetivo implementar projetos de melhorias nas calçadas e de travessias seguras na Rede de Caminhabilidade, a qual deverá ser complementada ao longo da implementação do Plano, bem como priorizar acessos aos equipamentos públicos e principais Polos Geradores de Viagem e, conforme as normas NBR 9050 e NBR 16.53, ser composta,

especialmente, pelo sistema viário principal e pelas vias de circulação do transporte coletivo;

II - o Programa de Implantação de Rede Cicloviária, que tem como objetivo:

a) implantar projetos de infraestrutura cicloviária na Rede Cicloviária de forma gradual e contínua, com prioridade para Região Sul e as Arnos;

b) manter e qualificar a infraestrutura cicloviária existente.

III - o Programa de Mobilidade por Bicicleta, que tem como objetivo:

a) instituir programa que promova ações de integração do modo cicloviário com o transporte coletivo;

b) implantar bicicletários e paraciclos seguros nas estações e pontos de parada e em pontos de maior demanda;

c) elaborar e implantar sistema de compartilhamento de bicicletas na Região Sul do Município;

IV - o Programa de Promoção da Mobilidade Ativa, que tem como objetivo:

a) instituir e implantar Zonas 30 próximas às escolas, aos equipamentos de saúde, às estações de transporte, com prioridade para Região Sul e as Arnos;

b) estimular rotas escolares seguras e realizar ações educativas em escolas, empresas e órgãos públicos para a promoção do “a pé” e “de bicicleta”, em especial para a Região Sul;

c) realizar campanhas educativas para pedestres, ciclistas e motoristas, campanhas de conscientização sobre a atenção aos idosos, às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, a fim de que sejam tratados com equidade e sem capacitismo.

Art. 27. O Poder Executivo Municipal, para a implementação das políticas e programas deste eixo, deve utilizar dos seguintes projetos e ações:

I - elaboração da Lei das calçadas, que deve ser integrada ao Plano Municipal de Arborização e definir padrões e responsabilidades públicas e privadas, respeitadas as normas brasileiras de acessibilidade com o objetivo de eliminar as barreiras urbanísticas;

II - aplicação deste Decreto aos novos empreendimentos, para garantir a circulação contínua, livre de obstáculos, com calçamento adequado e acessibilidade, respeitada a lei de uso e ocupação do solo;

III - articulação com programas de arborização e iluminação, de forma a priorizar ações em espaços públicos de maior circulação de pessoas a pé e de bicicleta, bem como as pessoas com deficiência visual, física, com mobilidade reduzida e idosos, especialmente em calçadas e infraestrutura de bicicletas;

IV - promoção da mobilidade ativa com a conexão de bairros e quadras, por meio das áreas verdes e parques, especialmente os da Região Sul (ao longo dos córregos Machado e Bota e Tira), quais sejam: o Parque Linear Urbano Brejo Comprido e o Parque Linear Urbano dos Povos Indígenas, com a priorização da segurança, conforto, inclusão e acessibilidade;

V - inserção de parâmetros urbanísticos, que são:

a) a exigência de vagas para bicicletas nos novos empreendimentos (paraciclos e bicicletários), com a inclusão de vestiários, bebedouros e banheiros acessíveis;

b) exigência de que os novos parcelamentos entreguem como infraestrutura básica a execução de calçadas, ciclovias e ciclofaixas conectadas ao restante da rede.

Art. 28. Para ampliar as condições de segurança nas travessias de pedestres, devem ser respeitadas as seguintes orientações:

I - tratamento em esquinas e acessos, com acréscimo de calçadas seguras e acessíveis, para aumentar a área de espera dos pedestres e, ao mesmo tempo, diminuir a largura da travessia;

II - redução das velocidades regulamentadas e controle eletrônico de velocidades e de avanços de sinal;

III - ampliação do uso de travessias elevadas;

IV - eliminação de rotatórias nas áreas com maior movimentação de pedestres, associadas à inclusão de focos semafóricos para pedestres, conforme detalhado no programa de tratamento de rotatórias;

V - ampliação do uso de controle semafórico com sinais sonoros nas travessias com grande movimentação de pedestres, principalmente nas centralidades identificadas no Plano Diretor.

Art. 29. O Município pode criar incentivos para os proprietários que adequarem e mantiverem as calçadas dentro dos parâmetros estabelecidos pelo Poder Público, com o atendimento às normas NBR 9050 e 16.537.

Art. 30. A aprovação de projetos, o habite-se e o licenciamento de atividades ficam condicionados à regularização das calçadas pelo proprietário, conforme padrão estabelecido pelo Poder Público.

Art. 31. O Sistema Cicloviário do Município compor-se-á de:

I - rotas contínuas de vias cicláveis integradas por ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, compondo a Rede Cicloviária do Município, conforme indicado no Mapa da Rede Cicloviária constante no Anexo IV deste Decreto;

II - paraciclos e bicicletários para estacionamento de bicicletas com segurança, localizados em pontos estratégicos;

III - mecanismos, sistemas de infraestrutura física e de tecnologias assistivas para integração com o transporte coletivo e outros modos de deslocamento.

Parágrafo único**.** O Município deve definir a Rede Cicloviária a ser implantada, com a priorização dos recursos para implantação na Região Sul e nas Arnos.

Art. 32. No desenvolvimento dos projetos da Rede Cicloviária do Município devem ser observados:

I - as dimensões mínimas definidas no Manual Brasileiro de Sinalização;

II - o pavimento regular e antiderrapante;

III - a redução das interferências e conflitos com o tráfego de automóveis, em especial nas rotatórias, interseções viárias e canteiros centrais;

IV - a sinalização horizontal e vertical ao longo da rota, incluída a sinalização semafórica nas interseções, de acordo com estudos técnicos;

V - a articulação com programas de arborização e iluminação, para melhorar a infraestrutura cicloviária;

VI - a promoção da mobilidade ativa em áreas verdes, com a conexão de bairros e quadras por meio dos parques, com a priorização da segurança, conforto, inclusão e acessibilidade, especialmente nos parques lineares urbanos dos Povos Indígenas e Machado;

VII - a inserção nos parâmetros urbanísticos, da exigência de vagas para bicicletas e vestiários, bebedouros, banheiros acessíveis e inclusivos para os novos empreendimentos;

VIII - quando da implantação da Ciclovia e Calçadão na Orla, deve ser garantido o acesso a todos os cidadãos, com atenção aos diversos públicos existentes, tais como pessoas com deficiência visual, auditiva, mobilidade reduzida, nanismo e idosos;

IX - melhoria das rotatórias com foco na segurança de pedestres e ciclistas;

X - promoção da integração de bicicletas com o transporte coletivo.

Art. 33. O Programa de Implantação de Rede Cicloviária deve incluir a manutenção e qualificação da infraestrutura para bicicletas existentes, observando-se a melhoria da segurança, do conforto e a seguinte abrangência:

I - vistoria das infraestruturas implantadas, existentes ou que venham a ser implantadas, para identificação de necessidade de manutenção de pisos e sinalização horizontal e vertical;

II - ajustes na rede existente e redução da velocidade regulamentada nas vias desprovidas de ciclovia, ciclofaixa ou compartilhamento de bicicleta com pedestres para 30km/h;

III - padrão de soluções para a sinalização vertical e horizontal dos trechos e implantação de focos para ciclistas nos semáforos existentes ao longo da rede cicloviária.

Art. 34. No Programa de Mobilidade por bicicletas o Município deve:

I - criar o sistema de bicicletas compartilhadas, incluído o atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

II - adequar a frota do transporte coletivo para comportar o embarque de bicicletas;

III - implantar paraciclos e bicicletários seguros em pontos estratégicos, próximos aos pontos e estações do transporte coletivo e em pontos de maior demanda como área central e polos comerciais e institucionais.

Art. 35. Para a promoção da Mobilidade Ativa, devem ser observadas as seguintes diretrizes:

I - implantação de Zonas 30 em regiões próximas às escolas, equipamentos de saúde, estações de transporte, com prioridade para Região Sul e Arnos;

II - realização de ações educativas em escolas, empresas e órgãos públicos para a promoção do “a pé” e “de bicicleta”;

III - elaboração de rotas escolares seguras, em especial para Região Sul;

IV - desenvolvimento de programas e campanhas para pedestres, ciclistas e motoristas, focada em segurança de pedestres e ciclistas;

V - desenvolvimento de sistemas de informação para pedestres e ciclistas com diversos tipos de comunicação e acessível a pessoas com deficiência;

VI - incentivo ao associativismo não governamental para promoção da bicicleta e do a pé, com a previsão de espaços de diálogo com ciclistas;

VII - instalação de sinalização indicativa para pedestres e ciclistas, de forma inclusiva e acessível a todos;

VIII - qualificação das ruas com o uso dos instrumentos conceituais urbanísticos de fachada ativa e ruas completas;

IX - implantação de projetos de segurança de travessia nas rodovias estaduais e federais, atendendo as normas brasileiras NBR9050 e 16.537.

CAPÍTULO V
DA MOBILIDADE COLETIVA

Art. 36. O Eixo Mobilidade Coletiva tem como objetivo estratégico associado transformar o transporte coletivo na espinha dorsal da mobilidade urbana do Município, com o objetivo de tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, acessíveis, seguros, resilientes e sustentáveis, a fim de atender aos objetivos do desenvolvimento sustentável da Agenda 2030 da ONU e, ainda, tem por finalidade:

I - ampliar na matriz modal, o percentual dos deslocamentos pelo transporte coletivo em relação ao total de viagens;

II - priorizar a circulação do transporte público coletivo no sistema viário, para reduzir os tempos de viagem;

III - ampliar o serviço e melhorar a qualidade, o conforto, a confiabilidade, a acessibilidade, a inclusão e a segurança dos deslocamentos por transporte público coletivo;

IV - promover a acessibilidade financeira ao serviço de transporte coletivo por meio da manutenção e ampliação do financiamento público ou custeio existente para barateamento da tarifa, bem como para garantir a integração tarifária irrestrita para deslocamentos no mesmo sentido;

V - melhorar a satisfação dos passageiros do transporte público coletivo e avaliar a qualidade da prestação do serviço por meio de pesquisas de opinião realizadas pela Administração Municipal com periodicidade bianual;

VI - promover o acesso adequado às diversas oportunidades da cidade, com visão ampliada para além dos deslocamentos focados em trabalho e educação.

Art. 37. São políticas do Eixo Mobilidade Coletiva:

I - a Política Tarifária do Transporte Coletivo, para manter e ampliar o subsídio existente para barateamento da tarifa, estudando alternativas de fontes para o financiamento operacional do sistema de transporte coletivo a serem implantadas no médio prazo;

II - a Política de Informação ao Usuário do Transporte Coletivo, que objetiva instituir um Sistema de Informação ao Usuário (SIU), com tecnologias inteligentes e disponibilização ampla dos dados pela Administração, que possibilitem o desenvolvimento de aplicativos por parte da iniciativa privada.

Art. 38. São programas do Eixo Mobilidade Coletiva:

I - o Programa de Revisão da Rede de Linhas de Transporte, com o objetivo de implementar e operar a Rede de Curto Prazo, com a reestruturação das linhas para aumentar a cobertura e, conforme evolução, transformá-la em uma Rede de Médio e Longo Prazo;

II - o Programa de Melhoria da Infraestrutura do Transporte Coletivo, com o objetivo de implantar terminais, requalificar as estações e implementar tecnologias assistivas, melhorar os pontos de embarque e tratar com prioridade de circulação para os ônibus os principais corredores de transporte, por meio de implantação de faixas ou vias exclusivas;

III - o Programa de Acessibilidade e Qualidade Operacional do Transporte, com o objetivo de instituir programa para o desenvolvimento de programação visual, tecnologias assistivas, melhoria tecnológica dos ônibus e adoção de ônibus acessíveis, sistema sonoro no transporte coletivo, melhoria da integração entre os modos de deslocamento, implantação de sistema de monitoramento e controle, modernização e qualificação da forma de venda de cartões e de créditos eletrônicos e estudo sobre transporte sob demanda;

IV - o Programa de Transporte Coletivo Seguro, que tem por objetivo:

a) realizar campanhas para combater o assédio e importunação sexual, injúria racial, preconceito e capacitismo;

b) criar canal de denúncia, desenvolver protocolos contra a violência de gênero e raça, além de promover o acompanhamento de vítimas por meio de uma rede de proteção;

c) criar um programa de desenvolvimento de operadores com temas de gênero, raça e diversidades, respeito aos pedestres, ciclistas, as pessoas com deficiência, idosos, nanismo, entre outros.

Art. 39. O Poder Executivo Municipal, para a implementação das políticas e programas deste eixo, deve se utilizar dos seguintes projetos e ações:

I - manutenção e ampliação do financiamento público/custeio existente para o barateamento da tarifa;

II - manutenção da gratuidade no transporte coletivo nos finais de semana e feriados;

III - implantação da gratuidade tarifária para pessoas do CadÚnico;

V - disponibilização de todos os dados do transporte coletivo, de forma aberta, no site da Prefeitura, com a finalidade de atender o Guia de Boas Práticas para Acessibilidade Digital;

VI - implantação de sistemas de informação ao passageiro, com tecnologia assistida;

VII - definição de uma programação visual atualizada para o sistema de transporte público coletivo, inclusive para atender a pessoas com deficiência visual;

VIII - implantação do modelo de operação e gestão do transporte coletivo urbano, associado a uma nova rede;

IX - sistema com oferta de linhas mais curtas para atendimento aos deslocamentos e redução do fluxo de veículos ociosos nos corredores;

X - qualificação da rede tronco alimentada com melhoria do nível de serviço, aumento da velocidade de percurso, redução dos tempos de viagem, ampliação da integração e redução dos custos dos serviços;

XI - rede associada a investimentos para um terminal de integração na estação Apinajé e Javaé, com área de estocagem de ônibus e regulação da operação;

XII - requalificação das demais estações do transporte público coletivo do Município, com a priorização da acessibilidade, segurança e serviços associados;

XIII - criação de Estação na TLO-05 (Jardim Taquari);

XIV - projeto e implantação de melhoria dos pontos de embarque, tornando-os seguros e confortáveis;

XV - consolidação e implantação do projeto do corredor ao longo da Avenida Teotônio Segurado, com continuidade pela futura ponte alinhada à Avenida NS-10, de maneira a ser inserido nos trechos de maior adensamento urbano dos bairros da Região Sul, com a inclusão dos respectivos trechos de conexão aos bairros Taquari e Taquaralto, para garantir rapidez e competitividade, associado a medidas de uso do solo de acordo com o DOT, como o uso misto e desenvolvimento de centralidades no entorno das estações;

XVI - desenvolvimento do projeto de corredor de transporte Leste a ser implantado na Avenida NS-10, como eixo auxiliar, permitido o atendimento das áreas predominantemente destinadas a indústrias e serviços;

XVII - tratamento dos principais corredores com preferência ao transporte público coletivo, por meio de faixas ou pistas exclusivas, completando a implantação do sistema previsto para os corredores estruturantes formados pelas Avenidas Teotônio Segurado e Leste;

XVIII - melhoria da acessibilidade física, virtual e da qualidade das infraestruturas estações/terminais, pontos de paradas, vias do transporte público coletivo e pavimentação;

XIX - melhoria tecnológica dos ônibus, com a adoção de desenho universal e de veículos acessíveis;

XX - aprimoramento da integração intermodal, com a inclusão do acesso a pé e de bicicleta, bem como a criação de estacionamentos públicos e privados junto à rede de transporte público coletivo;

XXI - modernização do sistema de monitoramento e de fiscalização do sistema de transporte público coletivo, por meio de um centro de controle;

XXII - modernização e qualificação da forma de comercialização de cartões e de créditos eletrônicos;

XXIII - estudo de possibilidades para aumentar capilaridade de integração do transporte público coletivo com o transporte sob demanda, táxi, aplicativos e mototáxi;

XXIV - campanhas de combate ao assédio sexual, injúria racial, preconceito e capacitismo;

XXV - criação ou aprimoramento de canal de denúncia e acolhimento;

XXVI - desenvolvimento de protocolos contra a violência de gênero, raça e capacitismo na mobilidade urbana;

XXVII - encaminhamento e acompanhamento de vítimas em rede de proteção;

XXVIII - desenvolvimento de um Programa de Capacitação e Desenvolvimento de Operadores;

XXIX - estímulo à formação e contratação de mulheres como motoristas e profissionais dos serviços de gestão;

XXX - modernização e implantação das plataformas para cadeirantes no transporte público coletivo, bem como de um plano de fiscalização permanente sobre a utilização e o funcionamento.

XXXI - desenvolvimento de estudo de viabilidade, planejamento, projeto e implantação do Sistema de Transporte Hidroviário, especialmente para travessia para o Luzimangues.

XXXII - estudo de alternativas para locais qualificados e apropriados para integração do transporte metropolitano com o coletivo municipal, com integração físico tarifária.

Art. 40. No planejamento do transporte coletivo, devem ser incorporados, como estratégia de desenvolvimento urbano, os preceitos do DOT, para:

I - promover o adensamento urbano ao longo dos corredores do transporte coletivo;

II - promover uso misto do solo, com a finalidade de aproximar as funções de moradia, serviços, emprego e lazer, principalmente ao longo dos corredores de transporte coletivo;

III - atuar contra a ociosidade de imóveis e terrenos adjacentes ou próximos às rotas de transporte coletivo;

IV - incentivar centralidades e fachadas ativas que confiram atratividade à rua, a fim de contribuir para a movimentação de pessoas e, consequentemente, para a melhoria da segurança pública;

V - adotar medidas de desestímulo ao transporte individual motorizado e de incentivo ao transporte ativo.

CAPÍTULO VI
DA MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA

Art. 41. O Eixo Mobilidade Individual Motorizada tem como objetivos estratégicos associados:

I - reduzir a utilização do transporte individual motorizado (automóvel e moto) na matriz modal;

II - pacificar o trânsito de Palmas com redução no número de sinistros, mortos e feridos;

III - reduzir os sinistros e as vítimas do trânsito;

IV - promover uma cultura voltada para a mobilidade sustentável;

V - estimular o comportamento seguro na mobilidade urbana;

V - complementar o sistema viário para melhorar a acessibilidade a todas as áreas de Palmas.

Art. 42. São políticas do Eixo Mobilidade Individual Motorizada:

I - a Política de Hierarquização Viária, para instituir compatível com a legislação urbanística, uma hierarquia viária que oriente a circulação e as ações decorrentes;

II - a Política de Circulação Calma, para instituir uma política de segurança viária baseada no conceito de acalmamento do tráfego, com o desenvolvimento de ações tais como:

a) redução do viário disponível para o automóvel, especialmente nas LOs e NSs;

b) realização de avaliações da implantação de semáforos com sinais sonoros em rotatórias centrais, associadas ao controle de velocidade com a sincronização de semáforos;

c) priorização da circulação de pedestres e ciclistas com, dentre outras medidas, a implantação de avanços de calçada e diminuição dos trechos de travessia;

d) realização de ações de redução dos limites de velocidade de circulação;

e) instituição de tratamento nas entradas de quadras para redução de acidentes e melhoria da segurança para pedestres e ciclistas;

f) promoção de campanhas educativas temáticas, bem como programa de segurança para motociclistas e outras ações pertinentes ao tema;

III - a Política de Estacionamento, para:

a) implantar o estacionamento rotativo, para carros e motos, nas vias públicas e bolsões de estacionamento;

b) coibir, por meio da fiscalização, a apropriação das áreas verdes para estacionamento;

c) garantir a porcentagem indicada por lei de vagas para pessoas com deficiência, idosos e pessoas com mobilidade reduzida e avaliar a implantação de vagas para carro elétrico.

Art. 43. São programas do Eixo Mobilidade Individual Motorizada:

I - o Programa de Tratamento de Rotatórias, para implantar proposta piloto, a qual, se bem avaliada, pode ser expandida para o conjunto de rotatórias da Região Centro e definir critérios para outros locais da cidade;

II - o Programa de Circulação nas Quadras, para implantar proposta piloto em algumas quadras a serem selecionadas, seguido de avaliação de impacto e padronização de critérios de melhoria de circulação;

III - o Programa de Complementação do Sistema Viário, para melhorar a conectividade entre as diversas regiões da cidade, identificar e propor alternativas para interseções saturadas, qualificar as vias regionais, vicinais e os acessos aos distritos e desenvolver estudo para complementação viária na Região de Expansão Norte;

IV - o Programa de Manutenção Viária, para realizar ações contínuas de melhoria de infraestrutura, de correção de geometria, drenagem e permeabilidade dos pavimentos, sinalização geral, entre outras atividades, a cargo dos diversos órgãos ou entidades municipais, conforme competência estabelecida na legislação local;

V - o Programa de Melhoria da Mobilidade nos Distritos Taquaruçu e Buritirana, para implantar melhorias no acesso e circulação dos Distritos;

VI - o Programa Estradas, para articular e implantar melhorias no trecho da área urbana da Rodovia BR-010 e das Rodovias Estaduais TO-050, 030 e 020, bem como:

a) implantar suas marginais e adequar as principais interseções;

b) articular a implantação de uma nova ponte sobre o Rio Tocantins;

c) realizar estudos do anel rodoviário do Município, a fim de conectar uma via perimetral sul e um rodoanel norte;

d) articular ações permanentes de pavimentação, melhorias e manutenção das estradas vicinais do entorno e incluir ciclovias e calçadas onde forem necessárias.

Art. 44. O Sistema Viário Municipal deve ser hierarquizado, nos termos do mapa de hierarquia viária proposta no Anexo V a este Decreto, de acordo com as seguintes categorias de vias:

I - Vias Regionais: destinadas à articulação interestadual e intermunicipal, com apresentação de grandes volumes de tráfego de longa distância e de passagem, bem como de vias auxiliares para organização de acessos;

II - Vias Auxiliares: destinadas a organizar e distribuir o tráfego entre as vias regionais e às demais vias, para dar suporte ao uso e ocupação do solo intensivo;

III - Vias Arteriais: destinadas a atender ao tráfego direto, em percurso contínuo, e aos principais itinerários de transporte público coletivo, bem como:

a) receber tráfego das vias coletoras ou locais;

b) integrar regiões da cidade;

c) dar o suporte ao uso e ocupação do solo intensivo;

IV - Vias Coletoras 1, 2 e 3: destinadas a coletar e distribuir o tráfego entre as vias arteriais e locais, as quais podem atender a itinerários de transporte público coletivo e dar suporte ao uso e ocupação do solo de intensidade distintas, variáveis conforme o seu nível de enquadramento;

V - Vias Locais 1 e 2: destinadas ao acesso local ou ao tráfego em áreas restritas, as quais podem atender a itinerários de transporte público coletivo e dar suporte ao uso e ocupação do solo de baixa intensidade, variáveis conforme o seu nível de enquadramento;

VI - Vias paisagísticas: destinadas a delimitar e permitir livre acesso às áreas que fazem parte do Sistema Municipal de Infraestrutura Verde (Sismiv), com dimensões e suporte ao uso e ocupação do solo de intensidade compatível aos padrões estabelecidos para as demais vias, a depender da articulação entre elas;

VII - Ciclovias: constituídas por vias públicas destinadas ao uso exclusivo de ciclistas e não utilizadas como referência para o uso do solo;

VIII - Ruas de Pedestres**:** constituídas por vias públicas destinadas ao uso exclusivo de pedestre, não utilizadas como referência para o uso do solo, as quais podem ser destinadas ao uso compartilhado a critério do Poder Público Municipal e conforme os critérios definidos em Norma Regulamentadora específica.

Art. 45. Para implementar uma política de circulação calma no trânsito o Poder Executivo deve se valer dos seguintes projetos e ações:

I - redução da velocidade da Avenida Teotônio Segurado para 60 km/h;

II - redução da velocidade regulamentada nas vias arteriais de 60 Km/h para 50 Km/h;

III - redução da velocidade regulamentada nas vias internas das quadras e demais vias com características de via local para 30 Km/h;

IV - redução do viário disponível para o automóvel, especialmente das LOs e NSs, com disponibilização de espaços para corredores e faixas exclusivas de ônibus, infraestrutura para bicicletas e pedestres;

V - avaliar a implantação de semáforos sonoros em rotatórias centrais e controle de velocidade com sincronização de semáforos;

VI - priorizar a circulação de pedestres e ciclistas, a fim de atender as normas técnicas de acessibilidade.

VII - implantar avanços de calçadas e diminuição dos trechos de travessia, bem como de sinalização específica, rampas e plataformas elevadas, em atendimento das normas técnicas de acessibilidade.

Art. 46. Para consolidar uma política de estacionamento que desestimule o uso do automóvel e da motocicleta e fortaleça os demais modos de circulação, devem ser avaliadas e implementadas as seguintes ações:

I - estacionamento rotativo:

a) para carros e motos nas vias públicas e bolsões de estacionamento, com preços que desestimulem o uso do automóvel, tal como preço superior à tarifa técnica do transporte público;

b) que contemple a rotatividade da carga e descarga que pode ser feita com ou sem cobrança, em função da estratégia do Poder Executivo, observada a acessibilidade das calçadas;

II - fiscalização, com o objetivo de coibir a apropriação das áreas verdes para estacionamento, a fim de evitar o aumento de oferta de vagas em áreas públicas;

III - garantia da porcentagem indicada por lei de vagas, em todos os estacionamentos para pessoas com deficiência, idosos e pessoas com mobilidade reduzida;

IV - avaliação e implantação de vagas para carro elétrico ou outras tecnologias que priorizem a energia limpa, acompanhando o crescimento da demanda e a disponibilidade tecnológica.

Art. 47. Para aumentar a segurança do trânsito devem ser realizadas as seguintes ações:

I - redução de limites de velocidade, com implantação de dispositivos eletrônicos para controle de velocidade, estreitamento de faixas, sincronia semafórica e pavimentos que induzam a redução da velocidade;

II - melhorias nas entradas de quadras para redução de sinistros, bem como de segurança para pedestres e ciclistas;

III - avaliação de tratamento focado em segurança nas rodovias e gestão junto aos órgãos estaduais e federais;

IV - planejamento e execução de campanhas educativas temáticas, com ênfase aos limites de velocidade, não uso de bebida alcoólica ao volante, bem como outras temáticas que o ente público entender conveniente;

V - incentivo de ocupação das vias com atividades de lazer e cultura, especialmente nas Regiões Sul e Norte (ruas de lazer, pedaladas);

VI - intervenções viárias e ações de educação focadas em motociclistas;

VII - elaboração de proposta piloto em 2 (duas) rotatórias da Avenida JK, para a avaliação de implantação de semáforo;

VIII - elaboração de proposta para acessibilidade à Praça Girassol, que leve em conta o transporte coletivo pela Avenida JK e outras possibilidades, com tratamento para pedestres, ciclistas;

IX - estabelecimento de Zonas 30, com a definição de áreas urbanas regulamentadas com velocidade máxima de 30 km/h (trinta quilômetros por hora), com tratamento urbanístico tático e redesenho urbano que induzam a prática de baixas velocidades;

X - tratamento de acessos e de segurança nas vias marginais da Rodovia BR-010 e da TO-050, TO-030 e TO-020;

XI - incorporação do conceito de rua completa nos projetos de Corredor de Transporte da Avenida Teotônio Segurado e no Projeto da Avenida Tocantins.

Art. 48. Devem ser avaliadas a implantação de intervenções para os programas que integram o PlanMob - Palmas, prioritariamente nos seguintes locais:

I - Programa de Complementação do Sistema Viário:

a) nas ACSE, ACSO, ACNE e ACNO: revitalização das vias internas das quadras com a qualificação das calçadas, travessia de pedestres e de ciclistas, bem como das rotatórias do entorno;

b) na Região Centro:

1. travessia da NS-04 sobre o Córrego Brejo Comprido e complementação da LO-09 até Avenida NS-04;

2. melhorias viárias e adequação geométrica da NS-15, ligando-a por meio do trecho já implantado, à Via Parque (a Sul);

3. complemento da implantação dos trechos ainda não finalizados da NS-10;

4. complemento da implantação da LO-19, no trecho entre a NS-15 e a NS-01;

5. implantação de Via Parque no contorno do Lago a Sul, para dar continuidade ao trecho já implantado da NS-15;

6. complemento e adequação as marginais existentes da BR-010 e das Rodovias Estaduais TO-010, 050, 030 e 020;

7. conectividade com a Região Norte, para além da NS-15, por meio da continuidade da Avenida Teotônio Segurado, Avenida NS-10 e Avenida LO-12;

8. implantação de acessos viários, com a inclusão de ciclovias e calçadas ao longo de toda a Orla, para garantir o seu acesso e usufruto público;

c) na Região Sul:

1. ponte sobre Ribeirão Taquaruçu Grande na continuação da NS-10;

2. conexão do bairro Bertaville com Aureny III, por meio da ligação da Avenida Trajano Coelho Neto com a Avenida E e o corredor de transporte coletivo, como complemento da implantação da nova ponte na NS-10;

3. complementação e readequação das marginais da BR-10 e TO-050, sobretudo nos trechos paralelos a Avenida do Tocantins, com a priorização de pedestres e ciclistas;

4. projeto de circulação e requalificação da Avenida Tocantins com a implantação do conceito de rua completa;

5. rotatória da Avenida Tocantins com Avenida Goiás (BR-010);

6. duplicação da Avenida Teotônio Segurado entre Avenida I e a Avenida TLO-07;

7. implantação da Avenida Teotônio Segurado entre a TLO-07 e o bairro Jardim Vitória (Avenida Ipanema);

8. conexão entre vias do bairro Nova Flamboyant e Jardim Taquari;

9. ligação da Avenida Goiás com a Avenida G;

10. ligação da Avenida Antônio Sampaio com a Avenida Joaquim Teotônio Segurado;

11. qualificação e ampliação das ligações entre as vias coletoras, com a inclusão de sinalização, calçadas, ciclovias e redução do número de interseções com

vias secundárias, por meio de fechamento do canteiro central, conforme descrito nos relatórios do PlanMob - Palmas;

12. implantação de vias ou trechos de vias que não estão completamente implantadas ou que têm redução da seção transversal;

d) intervenções de abrangência regional:

1. com a implantação de nova ponte sobre o Rio Tocantins;

2. com a implantação de um anel rodoviário de Palmas que conecte a Via Perimetral Sul e Rodoanel Norte;

3. melhorias nas principais interseções do viário municipal com a BR-010, TO-010 e TO-050;

II - Programa de Manutenção Viária:

a) desenvolvimento de ações contínuas de melhoria de infraestrutura, de correção de geometria, melhoria de drenagem e permeabilidade dos pavimentos, sinalização geral, entre outras atividades, com a priorização dos trechos com concentração de sinistros, lesões e mortes no trânsito;

b) instituição de um programa permanente de pavimentação, melhorias e manutenção das estradas vicinais do entorno de Palmas;

III - Programa de Melhoria da Mobilidade nos Distritos Taquaruçu e Buritirana:

a) estabelecimento de parcerias com o Governo do Estado do Tocantins, com o objetivo de melhorar o acesso da Rodovia TO-030 aos bairros Taquaruçu e Buritirana com foco em segurança;

b) implantação da ciclovia “cênica” para Taquaruçu;

c) melhorias na mobilidade interna de Taquaruçu e Buritirana, com a possibilidade da retirada do tráfego de caminhões que atravessam os Distritos, além da análise das condições específicas para realização de eventos de grande porte em Taquaruçu, com acessibilidade e inclusão;

d) melhorar a sinalização indicativa e de turismo, com a inclusão de diversos tipos de comunicação para torná-la acessível a pessoas com deficiência, com o uso da tecnologia assistida;

IV - Programa Estradas: o Poder Executivo Municipal deve promover articulações institucionais para garantir:

a) o estudo para requalificação da Rodovia BR-010 na área urbana para padrão de via urbana, tais como:

1. iluminação;

2. segurança;

3. tratamento para pedestres e ciclistas;

4. redução de velocidade.

b) complementação e readequação das marginais da BR-10, TO-010 e TO-050, com a inclusão das necessidades dos pedestres e ciclistas;

c) articulação da implantação de conexões viárias entre as rodovias TO-020 e TO-030 e priorização da inclusão de desvio ao bairro de Taquaruçu;

d) projeto de segurança de travessia nas rodovias estaduais e federais.

Parágrafo único. As propostas de intervenções para os programas que integram o PlanMob - Palmas tratados neste artigo estão apresentadas em cinco mapas distintos, conforme Anexo VI a este Decreto.

Art. 49. O Município de Palmas deve, com o objetivo de alcançar a sustentabilidade para a Mobilidade Individual Motorizada, desenvolver, ainda, os seguintes Projetos:

I - elaboração e implantação projetos de sinalização indicativa com a finalidade de melhorar a sinalização informativa e de turismo, com a inclusão de diversos tipos de comunicação para torná-la acessível a pessoas com deficiência visual e pessoas iletradas;

II - desenvolvimento de prospecção e estudo de viabilidade para veículos elétricos por meio da:

a) criação de um sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte com 2 (dois) lugares, motorista e passageiro, com vagas de estacionamento exclusivas e substituição das vagas destinadas aos veículos privados;

b) criação de vagas pagas dotadas de sistema de carregamento de bateria de carros elétricos privados, para uso exclusivo deles;

c) inclusão no código de obras da exigência de disponibilização de vagas dotadas de sistema de carregamento de carros elétricos em empreendimentos de médio e grande porte de uso coletivo;

d) exigência de substituição dos veículos de táxi por carros movidos a energia elétrica, integral ou híbrida, no regulamento do serviço, com a garantia da renovação da frota em prazo exequível pelos taxistas licenciados.

Art. 50. O Município para qualificar o transporte individual de passageiros deve desenvolver as seguintes ações:

I - revisão da legislação de táxi e mototáxi com a finalidade de qualificação da frota, a revisão da necessidade de infraestrutura e a promoção da capilaridade de tais serviços para que estes exerçam papel complementar ao transporte coletivo;

II - estudos:

a) das formas de requalificar a sinalização e a identificação dos pontos de táxi e mototáxi;

b) das alternativas para aumento de segurança da circulação de motocicletas no laboratório de mobilidade urbana a ser criado;

III - fortalecimento da fiscalização do serviço de transporte individual motorizado privado e remunerado de passageiros.

CAPÍTULO VII
DA LOGÍSTICA URBANA

Art. 51. O Eixo Logística Urbana tem como objetivo estratégico associado a promoção da mitigação dos conflitos do tráfego de carga pesada na área urbana e, ainda, tem por finalidade:

I - racionalizar a distribuição de cargas urbanas;

II - reduzir os impactos negativos do transporte de cargas no meio urbano;

III - garantir a segurança e a eficiência nas operações de cargas urbanas.

Art. 52. São políticas do Eixo Logística Urbana:

I - a inserção da carga e descarga na legislação para polos geradores de viagem;

II - a revisão e implementação efetiva do regulamento de circulação de cargas existentes com restrições de horários;

III - a regulação de vagas de carga e descarga, para estruturar as zonas de serviço ao longo das rodovias;

IV - a elaboração de estudos para políticas de estímulo à criação de Centros de Distribuição, por parte da iniciativa privada das cadeias logísticas e implantação de pontos de coleta e entrega de compras pela internet.

Art. 53. É programa do Eixo Logística Urbana, o Programa de Controle de Circulação e Estacionamento de Veículos de Carga.

Art. 54. O Poder Executivo Municipal para a implementação das políticas e programas deste Eixo deve se utilizar dos seguintes projetos e ações:

I - a inclusão da carga e descarga na legislação para polos geradores de viagem;

II - a revisão e implementação efetiva do regulamento de circulação de cargas existentes;

III - a regulamentação de horários e áreas de circulação de cargas;

IV - a regulação de vagas de cargas e descargas;

V - a promoção da rotatividade da carga e descarga sem cobrança nas áreas de estacionamento rotativo a serem implantadas;

VI - a estruturação das zonas de serviço na BR, TOs e Taquaralto;

VII - o estímulo à implantação de pontos de coleta e entrega de compras pela internet;

VIII - a implementação de sinalização da restrição de veículos de grande porte, com fiscalização eletrônica;

IX - a consolidação da rota alternativa de carga pela Avenida NS-15, com a previsão de ajustes nas rotatórias;

X - a fiscalização contínua da circulação de caminhões.

CAPÍTULO VIII
DO SISTEMA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA

Art. 55. Constituem objetivos referentes ao monitoramento, à avaliação e à revisão do PlanMob - Palmas:

I - acompanhar a evolução da implementação das ações do Plano de Mobilidade, de acordo com o cronograma de execução;

II - avaliar a eficácia das ações implementadas, de acordo com os objetivos de cada programa.

III - promover o planejamento continuado e a melhoria contínua da mobilidade urbana;

IV - garantir a transparência das ações e dos programas, por meio da divulgação dos dados obtidos com o monitoramento e a avaliação, por meio físico e digital;

V - ampliar a divulgação de informações referentes à mobilidade urbana, inclusive por meio de tecnologias assistidas.

Art. 56. Para o atendimento dos objetivos estratégicos do PlanMob - Palmas, devem ser estabelecidas metas de curto, médio e longo prazo, conforme plano de ação regulamentado pelo Poder Executivo Municipal.

Parágrafo único. Para fins do disposto no *caput* deste artigo, devem ser observados para o cumprimento das metas, os seguintes prazos:

I - curto prazo: até 2025;

II - médio prazo: de 2026 a 2029;

III - longo prazo: de 2030 a 2033.

Art. 57. O Poder Executivo Municipal deve viabilizar os recursos financeiros necessários à implementação dos Programas e Ações do PlanMob - Palmas por meio da utilização de diversas fontes, tais como:

I - recursos do orçamento municipal, estadual e federal;

II - parcerias público-privadas (PPP);

III - concessões onerosas;

IV - convênios, contratos e acordos entre instituições públicas e entes federativos ou com a iniciativa privada;

V - financiamentos por meio dos programas do governo federal e de organismos multilaterais.

Art. 58. O monitoramento do PlanMob - Palmas deve ser realizado por intermédio de um conjunto de indicadores e metas de desempenho, conforme o Anexo VII a este Decreto, cujos resultados devem ser apurados anualmente pelo órgão municipal responsável pela política de mobilidade urbana e amplamente divulgados.

Parágrafo único. O monitoramento do PlanMob - Palmas tem como objetivos:

I - definir, rever e produzir indicadores para o monitoramento e avaliação do Plano;

II - promover a integração de dados e informações em um sistema municipal;

III - promover a realização de estudos e pesquisas que ampliem a quantidade de dados e informações disponíveis sobre a mobilidade urbana municipal, inclusive com pesquisas direcionadas às pessoas com deficiência, idosos, nanismo e mobilidade reduzida;

IV - permitir o acesso amplo e democrático às informações sobre a mobilidade urbana municipal, por meio de tecnologia assistida;

V - incentivar a produção de conhecimento sobre a realidade do Município pelas universidades e instituições de pesquisa;

VI - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos para a elaboração das revisões do Plano;

VII - publicar o balanço anual dos indicadores e metas.

Art. 59. O PlanMob Palmas deve passar por revisões periódicas a cada 10 (dez) anos.

§ 1º As revisões periódicas devem ser precedidas de diagnóstico e abranger a análise dos modos, serviços, equipamentos e infraestruturas da mobilidade urbana em relação aos objetivos estratégicos estabelecidos.

§ 2º As revisões periódicas devem ter ampla participação da sociedade por meio da Conferência Municipal da Cidade.

TÍTULO III
DAS DEFINIÇÕES

Art. 60. Para fins deste Decreto, entende-se por:

I - acessibilidade: a facilidade de acesso, de forma segura, a oportunidades e atividades urbanas, incluídas as edificações, espaços públicos e privados, mobiliário e equipamentos urbanos;

II - acessibilidade com desenho universal: a facilidade de acesso e mobilidade que promove a autonomia nos deslocamentos a todas as pessoas, de acordo com as características individuais e deficiências;

III - bicicletário: local destinado ao estacionamento de bicicletas, público ou privado, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso;

IV - calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres e excepcionalmente ciclistas, dividida em 3 (três) faixas:

a) faixa de serviço;

b) faixa livre ou passeio;

c) faixa de acesso;

V - centralidade: partes do território (quadras, vias ou trechos de vias) com alguma concentração de atividades comerciais e de serviços, nas quais se busca estimular o uso misto, de forma a incorporar ou aproximar-se do uso residencial e promover a qualidade viária por meio de ruas completas, caminhabilidade, tratamento de corredores de transporte e infraestrutura cicloviária;

VI - ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, demarcado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

VII - ciclorrotas ou via compartilhada: trecho compartilhado com os demais veículos, sem segregação, em complementação às ciclovias e ciclofaixas;

VIII - ciclovia: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

IX - matriz modal: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

X - Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT): metodologia de planejamento de transportes integrado ao desenvolvimento urbano;

XI - faixa ou via compartilhada: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, com prioridade para os últimos;

XII - hierarquia viária: classificação das vias municipais, que objetiva definir função, preferências de fluxo e velocidade regulamentar;

XIII - infraestrutura: vias e demais logradouros públicos, estacionamentos, terminais e estações, pontos para embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas, sinalização viária e de trânsito, equipamentos e instalações, instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e de difusão de informações;

XIV - logística urbana: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, por meio da otimização do uso da infraestrutura existente e da adoção de tecnologia para operação e controle;

XV - logradouro público: espaço público, inalienável, reconhecido pela municipalidade, destinado ao uso comum dos cidadãos e à circulação, como ruas, avenidas, praças e jardins;

XVI - mobilidade ativa (modos de transporte não motorizados): modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XVII - modos de transporte motorizados: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XVIII - paraciclo: local de pequeno porte destinado ao estacionamento de bicicletas, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada e segura;

XIX - rua completa: soluções de desenho urbano para atendimento aos diversos tipos de usuários de uma via com segurança e com prioridade para os modos não motorizados;

XX - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda população, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público, mediante política que garanta a sustentabilidade, ambiental, social e econômica;

XXI - vaga: espaço público da caixa de rua, contíguo a pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado à parada ou a estacionamento de veículos;

XXII - via: superfície por onde transitam veículos e pessoas, que compreende a pista, a calçada, ilha e o canteiro central.

TÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 61. São partes integrantes deste Decreto os seguintes anexos:

I - Anexo I - Cronograma de Execução;

II - Anexo II - Mapa de Rua Completa e Centralidades;

III - Anexo III - Mapa da Rede de Caminhabilidade;

IV - Anexo IV - Mapa da Rede Cicloviária;

V - Anexo V - Mapa de Hierarquia Viária;

VI - Anexo VI - Mapas de Intervenções Viárias;

VII - Anexo VII - Quadro Síntese dos Indicadores.

Art. 62. Ato próprio do ordenador de despesas do órgão municipal de mobilidade deve dispor, no prazo máximo de 6 (seis) meses, a partir da publicação deste Decreto, sobre as ações necessárias ao fiel cumprimento do PlanMob-Palmas.

Art. 63. Este Decreto entra em vigor na data da publicação.

Palmas, 17 de dezembro de 2024.

CINTHIA ALVES CAETANO RIBEIRO MANTOAN
Prefeita de Palmas

Gustavo Bottós de Paula
Secretário da Casa Civil do Município de Palmas

Agostinho Araújo Rodrigues Júnior
Secretário Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana

Este texto não substitui o publicado no Domp Suplemento n° 3.613 de 17/12/2024

Casa Civil | PREFEITURA DE PALMAS

ANEXO I AO DECRETO Nº 2.618, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2024.

QUADRO 1: CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

EIXO: GESTÃO DA MOBILIDADE								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZO			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
EIXO: GESTÃO DA MOBILIDADE	POLÍTICAS	POLÍTICA DE FINANCIAMENTO	Aporte e adequação do orçamento público para fortalecimento da mobilidade sustentável, destinando recursos aos programas e projetos definidos no plano e acompanhamento da execução orçamentária.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
			Priorizar investimentos na região Sul.	ESTRUTURANTE	X	X	X	
			Fortalecer o Fundo de Fundo de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte.	REGULATÓRIO	X	X	X	
			Identificação de possibilidades de financiamento, principalmente as sustentáveis, em busca permanente de recursos técnicos e financeiros.	ESTRUTURANTE	X	X	X	
		POLÍTICA DE CAPACITAÇÃO INSTITUCIONAL	Fortalecimento institucional para a gestão da mobilidade, com a criação de estrutura específica para o órgão gestor, que deverá ser livre de barreiras arquitetônicas e barreiras atitudinais, e tamanho/perfil de equipe compatível com atribuições.	REGULATÓRIO	X	X	X	

EIXO: GESTÃO DA MOBILIDADE								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZO			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Elaboração de concurso para estruturação da gestão, com suprimento dos cargos. Estabelecer parcerias, por meio de convênios ou outros instrumentos jurídicos, com os órgãos estaduais para a gestão integrada do transporte coletivo de caráter urbano e do sistema viário de interesse comum.	REGULATÓRIO	*X*	*X*		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
			Estímulo à participação de mulheres e pessoas com deficiência na gestão do sistema de mobilidade, com definição de cotas mínimas e metas de paridade.	REGULATÓRIO	X	X	X	
			Capacitação contínua e humanizada dos técnicos, com foco em atender às necessidades específicas de todos os cidadãos, especialmente as pessoas com deficiência, abordando questões de empatia, sensibilidade e comunicação inclusiva, e destreza para trabalhar com pessoas com deficiência.	REGULATÓRIO	X	X	X	
			Instituir estrutura de Gestão do Plano e seus resultados.	REGULATÓRIO	X			

EIXO: GESTÃO DA MOBILIDADE								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZO			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
		POLÍTICA DE PARTICIPAÇÃO	Fortalecer o Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transporte (CMAMTT).	REGULATÓRIO	X	X	X	
			Criação de Grupo Inter Secretarial de Integração da Mobilidade.	REGULATÓRIO	X			Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
	PROGRAMAS	PROGRAMA DE INFORMAÇÃO	Implantação de sistema da informação para a mobilidade urbana, com indicadores de acompanhamento, informações sobre o sistema de mobilidade estratificadas por classe, raça, gênero, idosos e pessoas com deficiência e em portal de dados abertos.	COMPORTAMENTAL	X			
		PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE	Desenvolver um Programa de Educação para Mobilidade Sustentável que mostre a rua além do ponto de vista da circulação e segurança, mas como espaço de convívio social que integra várias funções e usos. O programa a ser implementado deverá abordar aspectos ambientais, econômicos, de saúde pública, de acessibilidade, inclusão e de qualidade de vida, rompendo com o paradigma da educação	COMPORTAMENTAL	X	X	X	

EIXO: GESTÃO DA MOBILIDADE								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZO			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			do trânsito focada no automóvel e incorporando a visão de respeito e priorização dos modos coletivos e ativos.					
			Realização de campanhas para engajamento da sociedade (público em geral, imprensa, instituições públicas, etc.).	COMPORTAMENTAL	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
			Capacitação dos agentes de trânsito e operadores para visão e atuação em uma Mobilidade Mais Ampla e Acessível.	COMPORTAMENTAL	X	X	X	
	PROJETOS	PLATAFORMA MUNICIPAL DE SERVIÇOS PÚBLICOS	Instituir uma plataforma municipal para serviços públicos (táxi, mototáxi, aplicativos), por meio de em parceria ou contratação o serviço.	COMPORTAMENTAL		X		
		LABORATÓRIO DE MOBILIDADE URBANA	Fomentar a criação de um Laboratório de Mobilidade Urbana, envolvendo Universidade e outros setores da sociedade, para desenvolvimento de soluções aplicadas à mobilidade urbana, em especial o desenvolvimento e teste de soluções voltadas a redução dos sinistros com motociclistas.	COMPORTAMENTAL	X			

EIXO: MOBILIDADE, ESPAÇO URBANO E MEIO AMBIENTE								
PROPOSTAS				**CLASSIFICAÇÃO**	**PRAZOS**			**RESPONSABILIDADE**
					CURTO PRAZO - 2025	**MÉDIO PRAZO - 2029**	**LONGO PRAZO - 2033**	
EIXO: MOBILIDADE, ESPAÇO URBANO E MEIO AMBIENTE	POLÍTICAS	POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO ORIENTADO PELO TRANSPORTE	Direcionar ocupação onde tem infraestrutura existente e evitar parcelamentos distantes.	REGULATÓRIO	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
			Consolidar o projeto do corredor de transporte da Avenida Teotônio Segurado que garanta rapidez e competitividade, associado a medidas de uso do solo (DOT) como uso misto e desenvolvimento de centralidades no entorno das estações.	REGULATÓRIO	X	X	X	
			Incentivo ao uso misto e às fachadas ativas.	REGULATÓRIO	X	X	X	
			Estudo de viabilidade técnica para abertura das quadras.	REGULATÓRIO		X		
		POLÍTICA URBANA	Incluir na Legislação de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo Urbano - LPU - instrumentos urbanísticos que contemplem a mobilidade urbana, como Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) associada à fachada ativa, cota de solidariedade, uso misto, Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e análise de Polos Geradores de Viagem no Relatório de Impacto no Trânsito (RIT). Inserir no EIV/RIT a	REGULATÓRIO	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas

EIXO: MOBILIDADE, ESPAÇO URBANO E MEIO AMBIENTE								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			possibilidade de planos de mobilidade institucionais em polos geradores (Universidade, Setores Públicos).					
		POLÍTICA DE EQUIDADE	Contemplar a questão de gênero e raça de forma transversal, especialmente para segurança e ampliação de acesso, elaborando um plano de conscientização para os técnicos envolvidos, bem como palestras sobre racismo, capacitismo, machismo, homofobia, bullying, etc.	REGULATÓRIO	X	X	X	
		POLÍTICA DE ACESSIBILIDADE	Consolidar uma política municipal de acessibilidade aos prédios, aos espaços públicos (calçadas e travessias) e ao transporte coletivo, alinhada à NBR16537.	REGULATÓRIO	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
		POLÍTICA GERAL DE PREÇOS PÚBLICOS DA MOBILIDADE URBANA	Dar coerência entre os preços cobrados pelos serviços de mobilidade, estimulando os modos não motorizados, coletivos e menos poluentes.	REGULATÓRIO	X	X	X	
	PROGRAMAS	PROGRAMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL	Promover estudos para possível adoção de mobilidade coletiva elétrica, bem como de outras tecnologias (combustíveis e motores) limpas.	ESTRUTURANTE	X	X	X	
		PROGRAMA DE CENTRALIDADES E RUAS COMPLETAS	Desenvolvimento urbanístico das centralidades definidas no Mapa de Rua Completa e Centralidades.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e

EIXO: MOBILIDADE, ESPAÇO URBANO E MEIO AMBIENTE								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
								órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas, de infraestrutura e de desenvolvimento urbano
			Desenvolver melhorias considerando a visão de Rua Completa nas vias, conforme Mapa de Rua Completa e Centralidades.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas, de infraestrutura e de desenvolvimento urbano
	PROJETOS	NOVA PONTE SOBRE RIBEIRÃO TAQUARUÇU	Implantar ponte conectando a NS-10 com a Avenida Trajano Coelho Neto e prolongamento até a Avenida E.	ESTRUTURANTE	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
	PROJETOS	PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA DA AVENIDA TOCANTINS	Articulação junto ao governo estadual e federal para a implantação de tratamento a curto prazo da interseção da Avenida Goiás/ Rodovia BR-010/ Avenida Tocantins com foco nos ciclistas, pedestres e na segurança.	ESTRUTURANTE	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas
	PROJETOS		Elaborar projeto definitivo para a interseção da Avenida Goiás/ Rodovia BR-010/ Avenida Tocantins.	ESTRUTURANTE		X		
	AÇÕES	AÇÕES	Estruturar acessos públicos a orla evitando bloqueios por empreendimentos privados e garantindo o usufruto de todos os cidadãos.	REGULATÓRIO	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de

EIXO: MOBILIDADE, ESPAÇO URBANO E MEIO AMBIENTE								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
								desenvolvimento urbano
			Fazer estudo de viabilidade de implantação do Corredor de Transporte Oeste a ser implantado na Avenida NS-01 no médio/longo prazo.	ESTRUTURANTE			X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas

EIXO: MOBILIDADE ATIVA								
PROPOSTAS				**CLASSIFICAÇÃO**	**PRAZOS**			**RESPONSABILIDADE**
					CURTO PRAZO - 2025	**MÉDIO PRAZO - 2029**	**LONGO PRAZO - 2033**	
EIXO: MOBILIDADE ATIVA	POLÍTICAS	POLÍTICA DE REGULAÇÃO DE MOBILIDADE ATIVA	Elaboração da Lei das Calçadas, que deve ser acompanhada de Cartilha Explicativa para divulgação junto à população e integrada ao Plano Municipal de Arborização, definindo padrões e responsabilidades públicas e privadas, respeitando as normas brasileiras de acessibilidade com o intuito de eliminar as barreiras urbanísticas.	REGULATÓRIO	X			Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de desenvolvimento urbano
			Aplicação desta legislação a novos empreendimentos, garantindo circulação contínua e livre de obstáculos, com calçamento adequado e acessibilidade).	REGULATÓRIO	X			
			Articulação com programas de arborização e iluminação, de forma a priorizar ações em espaços públicos de maior circulação de pessoas a pé e por bicicleta, considerando as pessoas com deficiência visual, física, pessoas com mobilidade reduzida e idosos (calçadas e infraestrutura de bicicletas).	REGULATÓRIO	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgãos ou entidades responsáveis pela infraestrutura e pelo meio ambiente
			Promoção da mobilidade ativa por meio da conectividade de bairros e quadras através das áreas verdes e parques, especialmente	REGULATÓRIO	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável

EIXO: MOBILIDADE ATIVA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			os parques da Região Sul (ao longo dos córregos Machado e Bota e Tira), o Parque Linear Urbano Brejo Comprido e o Parque Linear Urbano dos Povos Indígenas, contemplando a segurança, conforto, inclusão e acessibilidade.					pelas políticas urbanísticas
			Inserção de parâmetros urbanísticos, a exigência de vagas para bicicletas para os novos empreendimentos (paraciclos e bicicletários), incluindo vestiários, bebedouros e banheiros acessíveis. Exigência de que os novos parcelamentos entreguem como infraestrutura básica a execução de calçadas, ciclovias e ciclofaixas conectadas ao restante da rede.	REGULATÓRIO	X			Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de desenvolvimento urbano
	PROGRAMAS	PROGRAMA DE MOBILIDADE A PÉ	Implementar projetos de melhorias das calçadas e travessias para a Rede de caminhabilidade, com o tratamento em esquinas e acessos com acréscimos de calçadas seguras e acessíveis para aumentar a área de espera dos pedestres e ao mesmo tempo diminuir a largura da travessia.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pela infraestrutura

EIXO: MOBILIDADE ATIVA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Redução das velocidades regulamentadas e controle eletrônico de velocidades e de avanços de sinal. Ampliar o uso de controle semafórico com sinais sonoros nas travessias com grande movimentação de pedestres, principalmente nas centralidades identificadas no Plano Diretor e próximas a polos geradores de viagens.					
		PROGRAMA DE REDE CICLOVIÁRIA	Implantação e consolidação de Rede Cicloviária, com implantação de projetos de infraestrutura cicloviária com recursos para implantação gradual e contínua com prioridade para Região Sul e nas Arnos.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pela infraestrutura
			Manutenção e qualificação da infraestrutura para bicicletas existente, considerando melhoria da segurança e conforto.	ESTRUTURANTE	X	X	X	
		PROGRAMA DE MOBILIDADE POR BICICLETA	Promover a integração de bicicletas com o transporte coletivo, com implantação de bicicletários e paraciclos seguros nas estações e pontos de parada. (considerados seis bicicletários nas estações de transporte coletivo).	ESTRUTURANTE	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana

EIXO: MOBILIDADE ATIVA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Implantar paraciclos e bicicletários em pontos de maior demanda como área central e polos comerciais e institucionais.	ESTRUTURANTE	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
			Elaborar e implantar sistema de compartilhamento de bicicletas na região Sul (exemplo dos terminais de ponta de Fortaleza, com uso noturno).	ESTRUTURANTE	X			
		PROGRAMA DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA	Implantação de Zonas 30, preferencialmente em regiões próximas às escolas, equipamentos de saúde, estações de transporte com prioridade na Região Sul e nas Arnos.	ESTRUTURANTE	X	X		
			Ações educativas em escolas para a promoção do a pé e da bicicleta.	COMPORTAMENTAL	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão responsável pela educação
			Elaboração e implantação de rotas escolares seguras, em especial para região Sul.	COMPORTAMENTAL			X	
			Elaboração e execução de campanhas educativas para pedestres, ciclistas e motoristas, focada em segurança de pedestres e ciclistas.	COMPORTAMENTAL	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
			Desenvolvimento de sistemas de informação para pedestres e ciclistas com diversos tipos de comunicação e acessível a	COMPORTAMENTAL	X	X	X	

EIXO: MOBILIDADE ATIVA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			pessoas com deficiência.					
			Incentivo ao associativismo não governamental para promoção da bicicleta e a pé, contemplando espaços de diálogo com ciclistas.	COMPORTAMENTAL	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
			Implantar sinalização indicativa para pedestres e ciclistas, de forma inclusiva e acessível a todos.	COMPORTAMENTAL	X	X	X	
	PROJETOS	PROJETO DE SEGURANÇA DE TRAVESSIA NAS RODOVIAS	Implantar projetos de segurança de travessia nas rodovias estaduais e federais, atendendo as normas brasileiras NBR9050 e 16.537.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Governo Estadual e Governo Federal

EIXO: MOBILIDADE COLETIVA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
EIXO: MOBILIDADE ATIVA	POLÍTICAS	POLÍTICA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO	Manter e ampliar o custeio existente para barateamento da tarifa; estudar alternativas de financiamento operacional do sistema de transporte coletivo para médio prazo.	REGULATÓRIO	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo
		POLÍTICA DE INFORMAÇÃO AO USUÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO	Instituir um Sistema de Informação ao Usuário (SIU) com tecnologias inteligentes, como sistema de informação sonoro, e disponibilização de dados no site da prefeitura que possibilitem o desenvolvimento de aplicativos.	ESTRUTURANTE	X			
	PROGRAMAS	PROGRAMA DE REVISÃO DA REDE DE LINHAS DE TRANSPORTE	REDE DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO: implantação imediata de Novo Sistema de Transporte Coletivo de Palmas.	ESTRUTURANTE	X			
			REDE DE TRANSPORTE DE MÉDIO PRAZO: melhorias do Sistema de Transporte Coletivo de Palmas. Implantação do modelo de operação e gestão do transporte coletivo urbano, associado a essa nova rede.	ESTRUTURANTE		X		
		PROGRAMA DE MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE COLETIVO	Requalificação da Estação Central Apinajé, com sistema de informação sonoro, com sistema de informação sonoro, com áreas de estocagem de ônibus e regulação da operação.	ESTRUTURANTE	X	X		

EIXO: MOBILIDADE COLETIVA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Requalificação da Estação Javaé, com sistema de informação sonoro, com áreas de estocagem de ônibus e regulação da operação.	ESTRUTURANTE	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo
			Criação de Estação na TLO-05 (Jardim Taquari).	ESTRUTURANTE		X		
			Requalificação da Estação Xerente.	ESTRUTURANTE	X	X		
			Requalificação da Estação Krahô.	ESTRUTURANTE	X	X		
			Requalificação da Estação Xambioá.	ESTRUTURANTE	X	X		
			Requalificação da Estação Karajá.	ESTRUTURANTE	X	X		
			Projeto e implantação de melhoria dos Pontos de Embarque e Desembarque.	ESTRUTURANTE	X	X		
			Tratamento dos principais corredores com preferência ao transporte, com melhoria do pavimento, sinalização e drenagem e, quando possível, implantação de faixas ou pistas exclusivas.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Município de Palmas – órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo e órgão ou entidade responsável pela infraestrutura

EIXO: MOBILIDADE COLETIVA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
		PROGRAMA DE ACESSIBILIDADE E QUALIDADE OPERACIONAL DO TRANSPORTE	Definição de uma programação visual atualizada para o sistema de transporte público coletivo.	COMPORTAMENTAL	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo
			Melhoria tecnológica dos ônibus e adoção de desenho universal e ônibus acessíveis. Realização de pesquisas de satisfação entre as pessoas com deficiência, os idosos e pessoas com mobilidade reduzida.	ESTRUTURANTE	X	X	X	
			Melhoria do nível de serviço, aumento da velocidade de percurso, redução dos tempos de viagem, ampliação da integração e redução dos custos dos serviços.	REGULATÓRIO	X			
			Melhoria da integração intermodal: acesso a pé e de bicicletas e criação de estacionamentos públicos/privados.	ESTRUTURANTE	X	X	X	
			Modernização do sistema de monitoramento/fiscalização do sistema de transporte público coletivo, por meio de um centro de controle. Modernização e qualificação da forma de comercialização de cartões e de créditos eletrônicos.	REGULATÓRIO		X		

EIXO: MOBILIDADE COLETIVA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Estudar possibilidades de aumentar capilaridade de integração com transporte sob demanda, táxi, aplicativos e mototáxi.	REGULATÓRIO	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo
		PROGRAMA DE TRANSPORTE COLETIVO SEGURO	Campanhas de combate ao assédio sexual, injúria racial e capacitismo.	COMPORTAMENTAL	X	X	X	
			Criação ou aprimoramento de canal de denúncia e acolhimento.	COMPORTAMENTAL	X			
			Desenvolvimento de protocolos contra a violência de gênero e raça na mobilidade urbana.	COMPORTAMENTAL	X			
			Encaminhamento e acompanhamento de vítimas em rede de proteção.	COMPORTAMENTAL	X	X	X	
			Desenvolver um Programa de Capacitação e Desenvolvimento de Operadores.	COMPORTAMENTAL	X	X	X	
			Estímulo à formação e contratação de motoristas mulheres.	COMPORTAMENTAL	X	X	X	
	PROJETOS	CORREDOR DE TRANSPORTE LESTE	Desenvolver projeto de corredor de transporte Leste, a ser implantado na Avenida NS-10, como eixo auxiliar, permitindo o atendimento das áreas predominantemente destinadas a indústrias e serviços.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas

EIXO: MOBILIDADE COLETIVA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
	AÇÕES	CORREDOR DE TRANSPORTE DA AVENIDA TEOTÔNIO SEGURADO	Consolidar e implantar o projeto do corredor ao longo da Avenida Teotônio Segurado, com continuidade pela futura ponte alinhada à Avenida NS-10, de maneira a ser inserido nos trechos de maior adensamento urbano dos bairros da Região Sul, incluindo respectivas trechos de conexão aos bairros Taquari e Taquaralto, garantindo rapidez e competitividade, associado a medidas de uso do solo (DOT), como uso misto e desenvolvimento de centralidades no entorno das estações.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas
	AÇÕES	ESTUDO DE VIABILIDADE DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	Desenvolver estudo de viabilidade, planejamento, projeto e implantação do Sistema de Transporte Hidroviário, com especial foco na travessia para Luzimangues.	ESTRUTURANTE		X		Município de Palmas – órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas
	AÇÕES	INTEGRAÇÃO METROPOLITANA	Estudar alternativas para locais qualificados e apropriados para integração do transporte metropolitano com o coletivo municipal, com integração físico tarifária.	ESTRUTURANTE		X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo

EIXO: MOBILIDADE COLETIVA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Estudar a viabilidade de implantação do Terminal Metropolitano junto à Rodoviária.	ESTRUTURANTE				
		INTEGRAÇÃO REGIONAL	Estudar alternativas para locais qualificados e apropriados para integração do transporte intermunicipal POR LINHAS DISTANTES com o coletivo municipal.	ESTRUTURANTE				

EIXO: MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
EIXO: MOBILIDADE ATIVA	POLÍTICAS	POLÍTICA DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA	Instituir uma Hierarquia Viária que oriente a circulação e ações.	REGULATÓRIO	X			Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
		POLÍTICA DE CIRCULAÇÃO CALMA	Redução do viário disponível para o automóvel, especialmente das Avenidas LOs e NSs, com faixas exclusivas de ônibus, infraestrutura para bicicletas e pedestres. Avaliar a implantação de semáforos com sinais sonoros em rotatórias centrais e controle de velocidade com sincronização de semáforos. Priorização da circulação de pedestres e ciclistas, atendendo as normas técnicas de acessibilidade. Implantação de avanços de calçada e diminuição dos trechos de travessia, implantação de sinalização específica, rampas e plataformas elevadas, atendendo as normas técnicas de acessibilidade. Realizar campanhas educativas temáticas, destacando as dificuldades enfrentadas pelas pessoas com deficiência, os	REGULATÓRIO	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e infraestrutura

EIXO: MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA							
PROPOSTAS			CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
				CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
		idosos e pessoas com mobilidade reduzida. Desenvolver Plano de Segurança Viária de Palmas.					
	POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO	Consolidar uma POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO que contemple: Implantação do estacionamento rotativo (para carros e motos) nas vias públicas, com preços que desestimulem o uso do automóvel (preço superior à tarifa técnica do transporte). Contemplar a rotatividade da carga e descarga (sem cobrança). Coibir (com fiscalização) apropriação das áreas verdes para estacionamento evitando aumento de oferta de vagas em áreas públicas. Garantir a porcentagem indicada por lei de vagas em todos os estacionamentos para pessoas com deficiência, idosos e pessoas com mobilidade reduzida. Avaliar a implantação de vagas para carro elétrico, acompanhando o crescimento da demanda e a disponibilidade tecnológica.	REGULATÓRIO	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas, desenvolvimento urbano e de infraestrutura

EIXO: MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
	PROGRAMAS	PROGRAMA DE TRATAMENTO DE ROTATÓRIAS	Elaboração de proposta piloto para algumas rotatórias da Região Centro, com vistas a avaliação de implantação de semáforo, retirada da conversão direta à esquerda (movimento será feito pela avenida à direita, com retorno associado a travessia de pedestres semaforizada).	ESTRUTURANTE		X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
			Elaboração de proposta para melhorar o acesso e apropriação da Praça dos Girassóis, considerando adequada inserção do transporte coletivo e tratamento para pedestres e ciclistas.	ESTRUTURANTE	X			Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
			Avaliar o impacto na fluidez de carros e ônibus e melhoria de segurança na mobilidade ativa.	REGULATÓRIO	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas
			Expandir esta ou outras soluções para conjunto de 10 rotatórias da área central, definindo critérios para outros locais da cidade.	REGULATÓRIO		X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
		PROGRAMA DE CIRCULAÇÃO NAS/DAS QUADRAS	Definir critérios de aberturas: Para a mobilidade ativa: maior abertura possível, associada à	REGULATÓRIO	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana,

EIXO: MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			melhoria de arborização, iluminação e segurança nas travessias nas avenidas. Ampliar para acesso de veículos: em quadras específicas e acesso pensados de forma a não facilitar tráfego de passagem. Para implantação de fachada ativa e uso misto: em quadras específicas. Estabelecer Zonas 30, definindo áreas urbanas regulamentadas com velocidade máxima de 30 km/h, com tratamento urbanístico tático e redesenho urbano que induzam a prática de baixas velocidades.					órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
			Estudo de proposta piloto em algumas quadras a serem selecionadas, seguido de avaliação de impacto e padronização de critérios.	REGULATÓRIO	X			Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
		PROGRAMA DE COMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	Melhorias viárias e adequação geométrica da NS-15, ligando-a por meio do trecho já implantado até Via Parque (a sul).	ESTRUTURANTE		X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
			Implantação, melhorias viárias e adequação geométrica da Avenida NS-10.	ESTRUTURANTE	X	X	X	

EIXO: MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Implantar acessos viários, incluindo ciclovias e calçadas ao longo de toda a orla, garantindo seu acesso e usufruto público.	ESTRUTURANTE	X	X	X	
			Complementar a implantação da Avenida LO-19, no trecho entre as avenidas NS-15 e a NS-01.	ESTRUTURANTE		X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
			Implantar Via Parque no contorno do lago a Sul, dando continuidade ao trecho já implantado da NS-15.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
			Prever a travessia da Avenida NS-04 sobre o Córrego Brejo Comprido e complementação da Avenida LO-09 até Avenida NS-04.	ESTRUTURANTE		X		
			Qualificação e ampliação das ligações entre as vias coletoras, incluindo sinalização, calçadas, ciclovias e redução do número de interseções com vias	ESTRUTURANTE	X	X	X	

EIXO: MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA							
PROPOSTAS			CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
				CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
		secundárias por meio de fechamento do canteiro central,					
		Duplicação da Avenida Teotônio Segurado entre Avenida I e a Av. TLO-07.	ESTRUTURANTE	X	X		
		Conexão do bairro Bertaville com Aureny III, por meio da ligação da Avenida Trajano Coelho Neto com a Avenida E e o corredor de transporte coletivo, como complemento da implantação da nova ponte na NS-10;	ESTRUTURANTE	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
		Conexão entre vias do bairro Nova Flamboyant e Jardim Taquari.	ESTRUTURANTE			X	
		Ligação da Avenida Goiás com a Avenida G	ESTRUTURANTE		X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pela infraestrutura
		Ligação da Avenida Antônio Sampaio com a Avenida Teotônio Segurado	ESTRUTURANTE		X		
		Pavimentação da Avenida Teotônio Segurado da Avenida TLO-07 até a Avenida Ipanema.	ESTRUTURANTE		X		
		Ligação da Avenida A com Avenida Teotônio Segurado.	ESTRUTURANTE		X		

EIXO: MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Estudar a ampliação da conectividade com a Região Norte, para além da NS-15, por meio da continuidade da Avenida Teotônio Segurado, Avenida NS-10 e Avenida LO-12	ESTRUTURANTE	X			Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
		PROGRAMA DE MANUTENÇÃO VIÁRIA	Ações contínuas de melhoria de infraestrutura, de correção de geometria, melhoria de drenagem e permeabilidade dos pavimentos, sinalização geral, entre outras atividades, a cargo do órgão municipal de infraestrutura.	REGULATÓRIO	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pela infraestrutura
		PROGRAMA DE MELHORIA DA MOBILIDADE NOS DISTRITOS TAQUARUÇU E BURITIRANA	Estabelecer parcerias com o Governo Estadual de Tocantins, objetivando melhorias no acesso da Rodovia TO-030 aos bairros Taquaruçu e Buritirana com foco em segurança;	REGULATÓRIO		X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
			Implantação da ciclovia “cênica” para Taquaruçu.	ESTRUTURANTE		X		
			Melhorias na mobilidade interna de Taquaruçu e Buritirana, considerando a retirada do tráfego de caminhões que atravessam os distritos, bem como a condição específica de realização de eventos de grande porte em Taquaruçu, com acessibilidade e inclusão.	REGULATÓRIO		X		

EIXO: MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Articular a implantação de conexões viárias entre as rodovias TO-020 e TO-030, devendo ser priorizando o desvio ao bairro de Taquaruçu.	ESTRUTURANTE			X	Município de Palmas - Governo Estadual e Governo Federal
		PROGRAMA ESTRADAS	Estudo para requalificação da Rodovia BR-010 na área urbana para padrão de via urbana (iluminação, segurança, tratamento para pedestres e ciclistas, redução de velocidade e tratamento das principais interseções).	ESTRUTURANTE		X		
			Estudo para complementação e readequação das marginais da BR-10, TO-010 e TO-050, contemplando pedestres e ciclistas e estudo para tratamento de acessos e de segurança nas vias marginais da Rodovia BR-010 e da TO-050, TO-030 e TO-020.	ESTRUTURANTE		X		Município de Palmas - Governo Estadual e Governo Federal
			Implantação de nova ponte sobre o Rio Tocantins.	ESTRUTURANTE			X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana, órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas e de infraestrutura
			Implantação de um anel rodoviário de Palmas conectando Via Perimetral Sul e Rodoanel Norte.	ESTRUTURANTE			X	

EIXO: MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Instituição de um programa permanente de pavimentação, melhorias e manutenção das estradas vicinais do entorno de Palmas.	ESTRUTURANTE	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pela infraestrutura
	PROJETOS	PROJETO DE SINALIZAÇÃO INDICATIVA	Melhorar sinalização indicativa e de turismo, contemplando diversos tipos de comunicação e tornando-a acessível a pessoas com deficiência com deficiência visual e pessoas iletradas.	ESTRUTURANTE	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
		PROJETO DE MOBILIDADE ELÉTRICA INDIVIDUAL	Desenvolver prospecção e estudo de viabilidade para carro elétrico.	REGULATÓRIO		X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e de meio ambiente
	AÇÕES	AÇÕES	Revisão da Legislação de Táxi e Mototáxi, com foco na complementariedade ao transporte coletivo.	REGULATÓRIO	X			Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
			Estudar as formas de requalificar a sinalização e a identificação dos pontos de táxi e mototáxi.	REGULATÓRIO		X		
			Estudar alternativas para aumento de segurança da circulação de motocicletas no Laboratório de Mobilidade Urbana a ser criado.	REGULATÓRIO	X	X	X	

EIXO: MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
			Fortalecimento da fiscalização do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros no Município de Palmas.	REGULATÓRIO	X	X	X	

EIXO: LOGÍSTICA URBANA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
EIXO: LOGÍSTICA URBANA	POLÍTICAS	POLÍTICA DE LOGÍSTICA URBANA	Contemplar a carga e descarga na legislação para Polos Geradores de Viagem.	REGULATÓRIO	X			Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas
			Revisão e implementação efetiva do regulamento de circulação de cargas existente: - restrições de horários; - regulação de vagas de carga e descarga; - nas áreas de estacionamento rotativo a serem implantadas, promover a rotatividade da carga e descarga sem cobrança.	REGULATÓRIO	X			Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
			Estruturar as zonas de serviço ao longo das rodovias.	REGULATÓRIO	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas
			Elaborar estudos para políticas de estímulo à criação de Centros de Distribuição, por parte da iniciativa privada das cadeias logísticas.	REGULATÓRIO		X		
			Estímulo à implantação de pontos de coleta e entrega de compras pela internet.	REGULATÓRIO		X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana e órgão ou entidade responsável pelas políticas urbanísticas

EIXO: LOGÍSTICA URBANA								
PROPOSTAS				CLASSIFICAÇÃO	PRAZOS			RESPONSABILIDADE
					CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033	
	PROGRAMAS	PROGRAMA DE CONTROLE DE CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS DE CARGA	Implementação de sinalização da restrição de veículos de grande porte, com fiscalização eletrônica.	ESTRUTURANTE	X	X		Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana
			Consolidar a rota alternativa de carga pela Avenida NS-15, contemplando ajustes nas rotatórias.	ESTRUTURANTE	X	X		
			Fiscalização da circulação de caminhões.	REGULATÓRIO	X	X	X	
	PROJETOS	PESQUISA DE ORIGEM E DESTINO DE CARGAS	Realizar uma pesquisa de origem e destino de cargas.	REGULATÓRIO		X		
	AÇÕES	AÇÕES	Ações educativas e de fiscalização do motofrete.	COMPORTAMENTAL	X	X	X	Município de Palmas - órgão ou entidade responsável pela política de mobilidade urbana

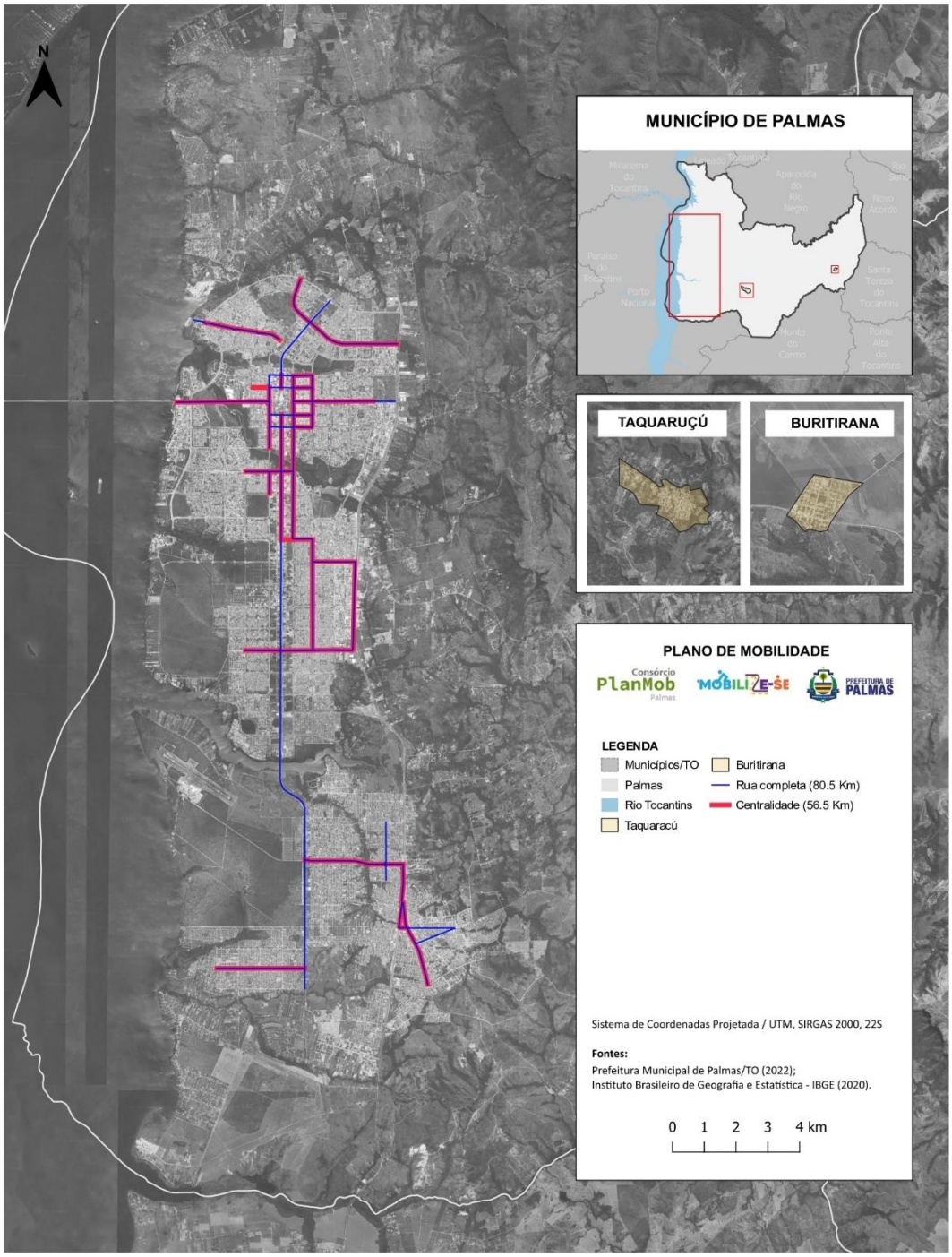
Casa Civil

PREFEITURA DE PALMAS

ANEXO II AO DECRETO Nº 2.618, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2024.

MAPA 1 - RUA COMPLETA E CENTRALIDADES

RUA COMPLETA E CENTRALIDADES - PALMAS/TO
ANO BASE 2023



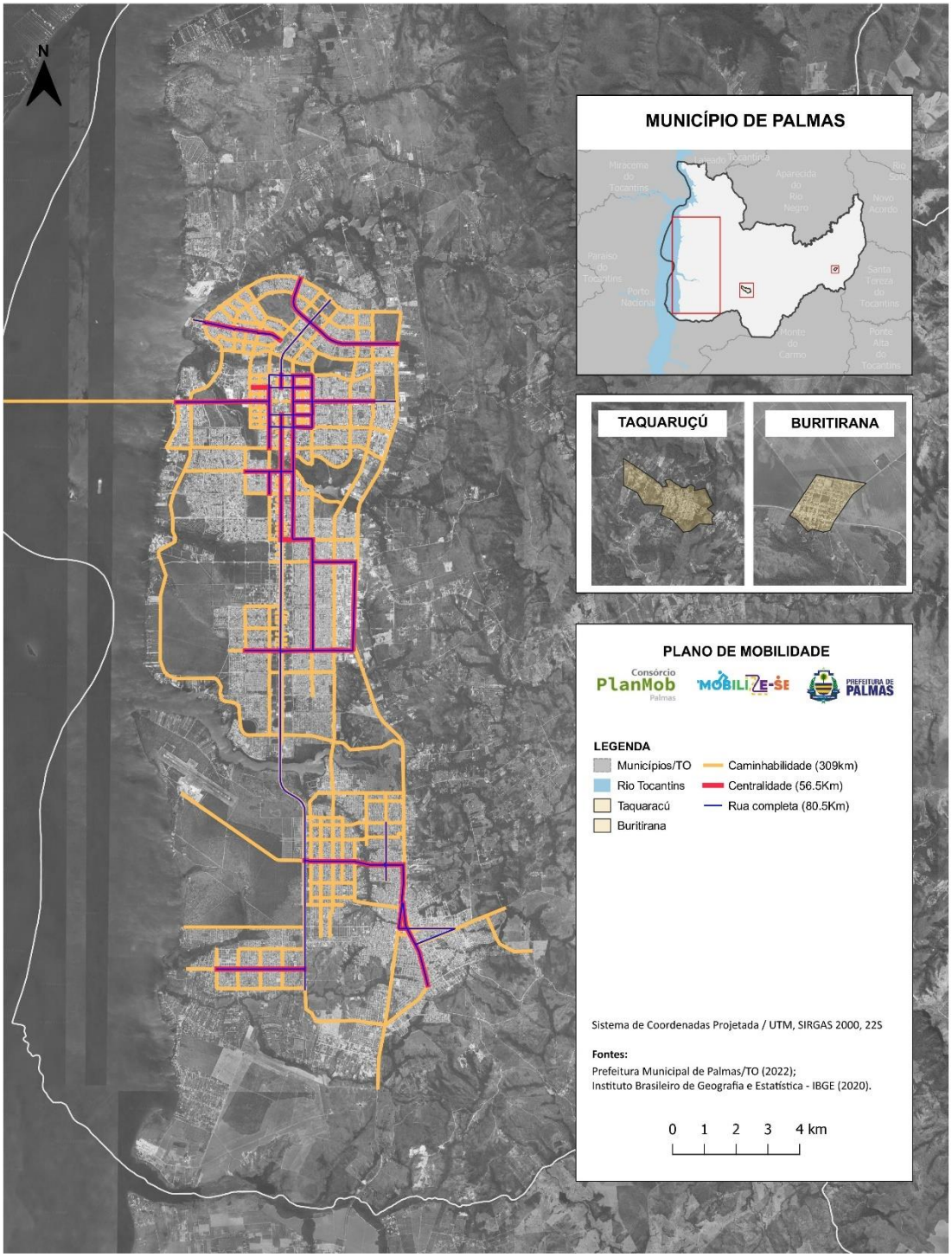
Casa Civil

PREFEITURA DE PALMAS

ANEXO III AO DECRETO Nº 2.618, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2024.

MAPA 2: REDE DE CAMINHABILIDADE

REDE DE CAMINHABILIDADE - PALMAS/TO
ANO BASE 2023



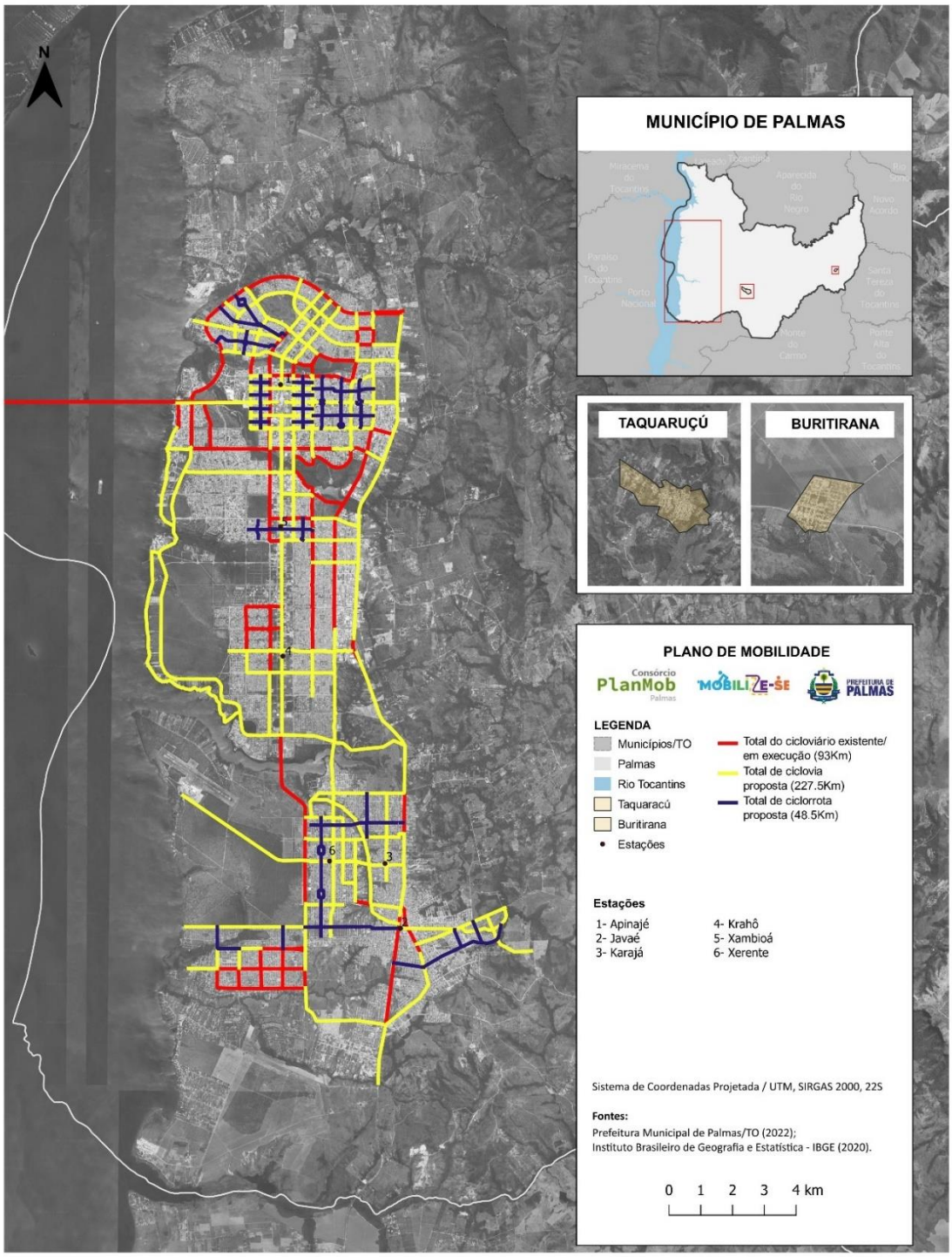
Casa Civil

PREFEITURA DE PALMAS

ANEXO IV AO DECRETO Nº 2.618, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2024.

MAPA 3: REDE CICLOVIÁRIA

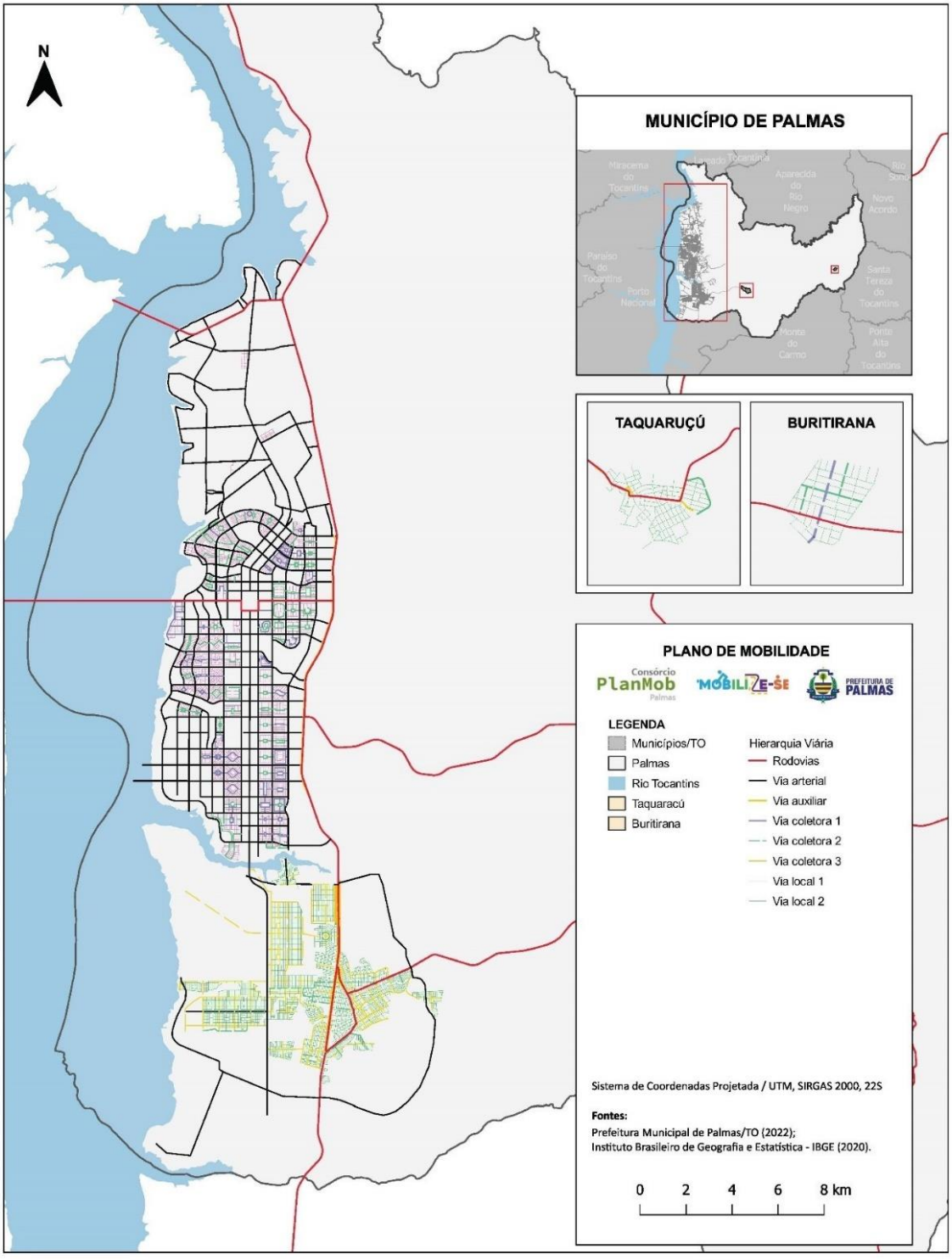
REDE CICLOVIÁRIA TOTAL - PALMAS/TO
ANO BASE 2023



ANEXO V AO DECRETO Nº 2.618, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2024.

MAPA 4: HIERARQUIA VIÁRIA

HIERARQUIA VIÁRIA - PALMAS/TO
ANO BASE 2023



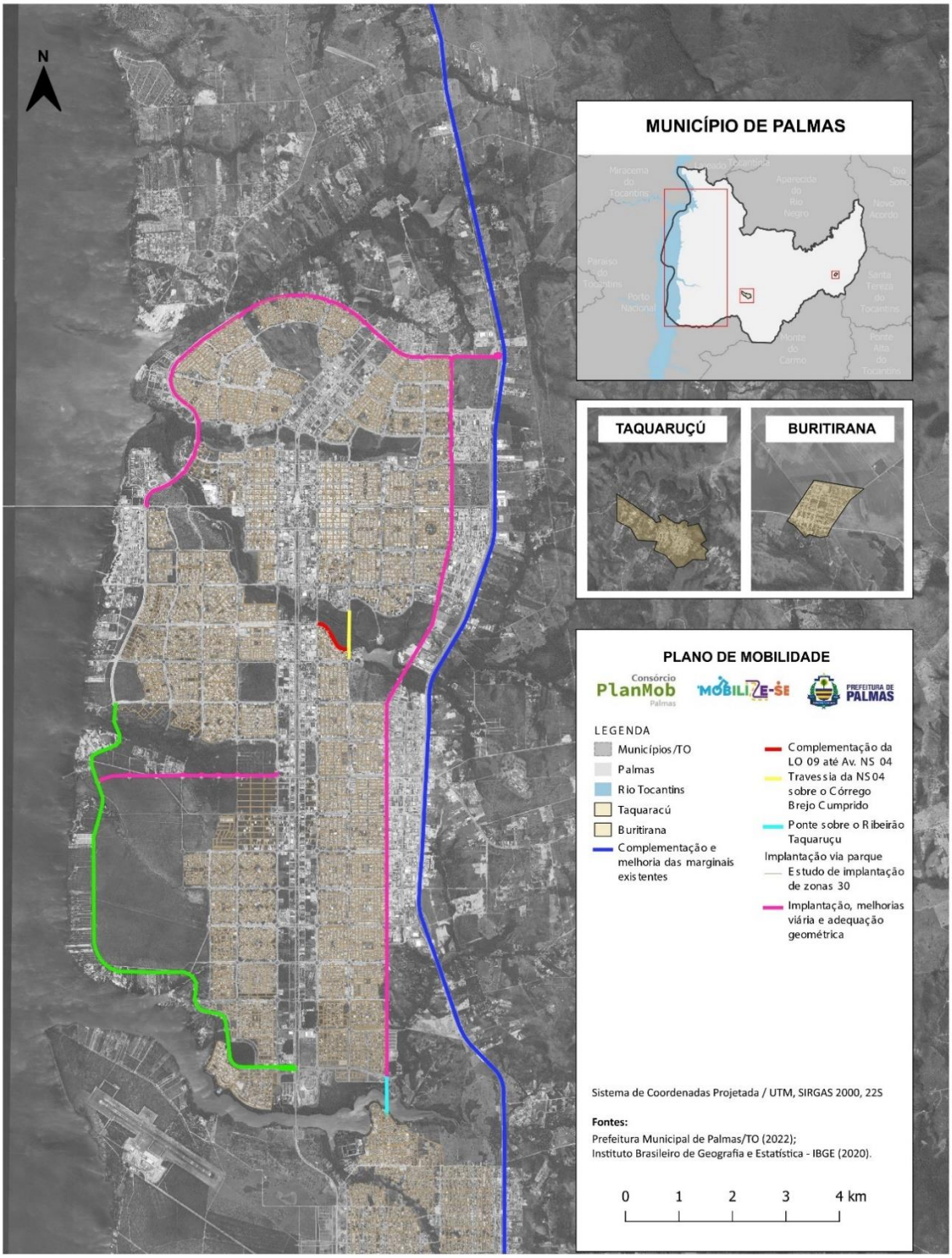
Casa Civil

PREFEITURA DE PALMAS

ANEXO VI AO DECRETO Nº 2.618, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2024.

MAPA 5: COMPLEMENTAÇÃO VIÁRIA NA REGIÃO CENTRO

COMPLEMENTAÇÃO VIÁRIA: REGIÃO CENTRO
PALMAS/TO
ANO BASE 2023

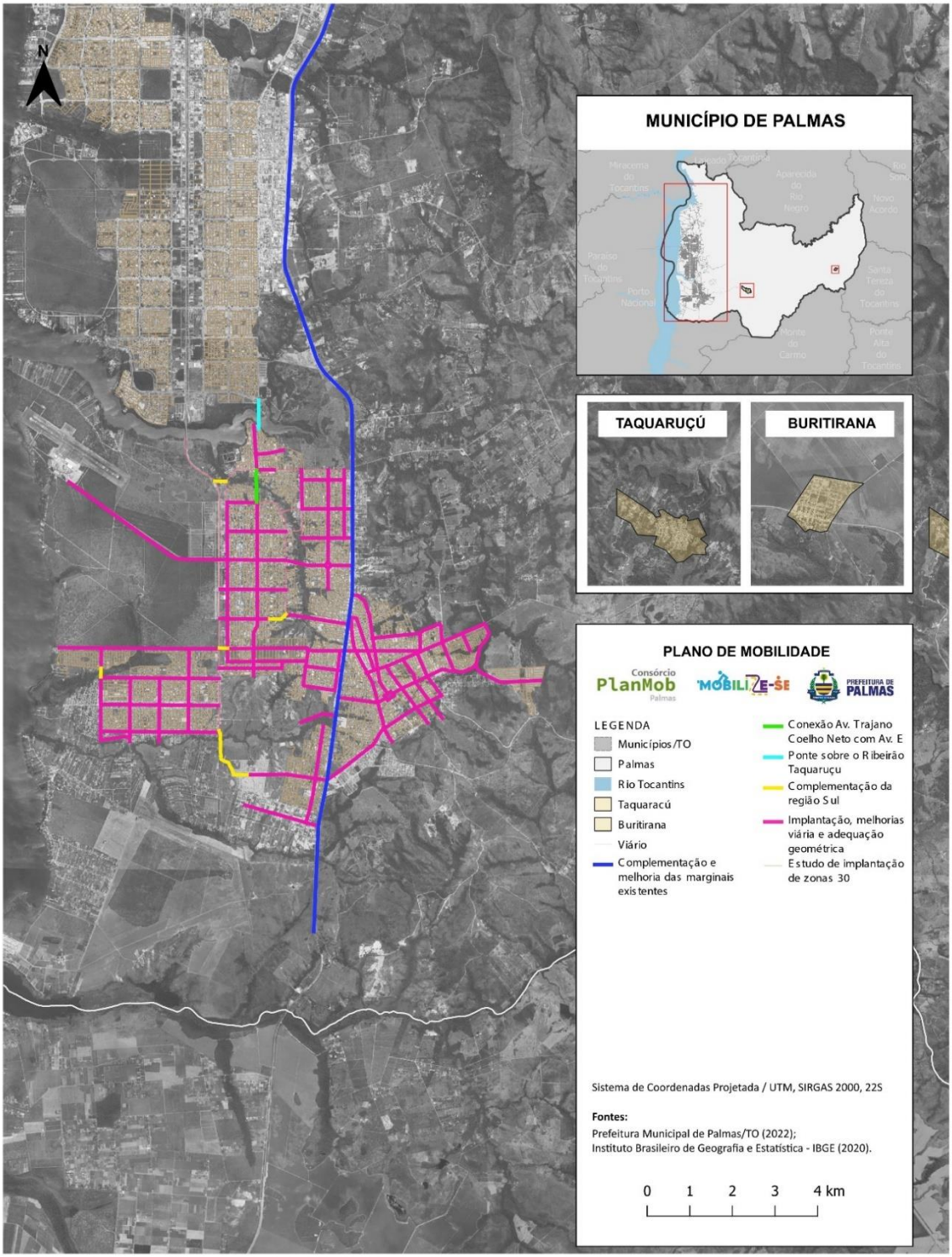


Casa Civil

PREFEITURA DE PALMAS

MAPA 6 - COMPLEMENTAÇÃO NA REGIÃO SUL

COMPLEMENTAÇÃO VIÁRIA: REGIÃO SUL
PALMAS/TO
ANO BASE 2023



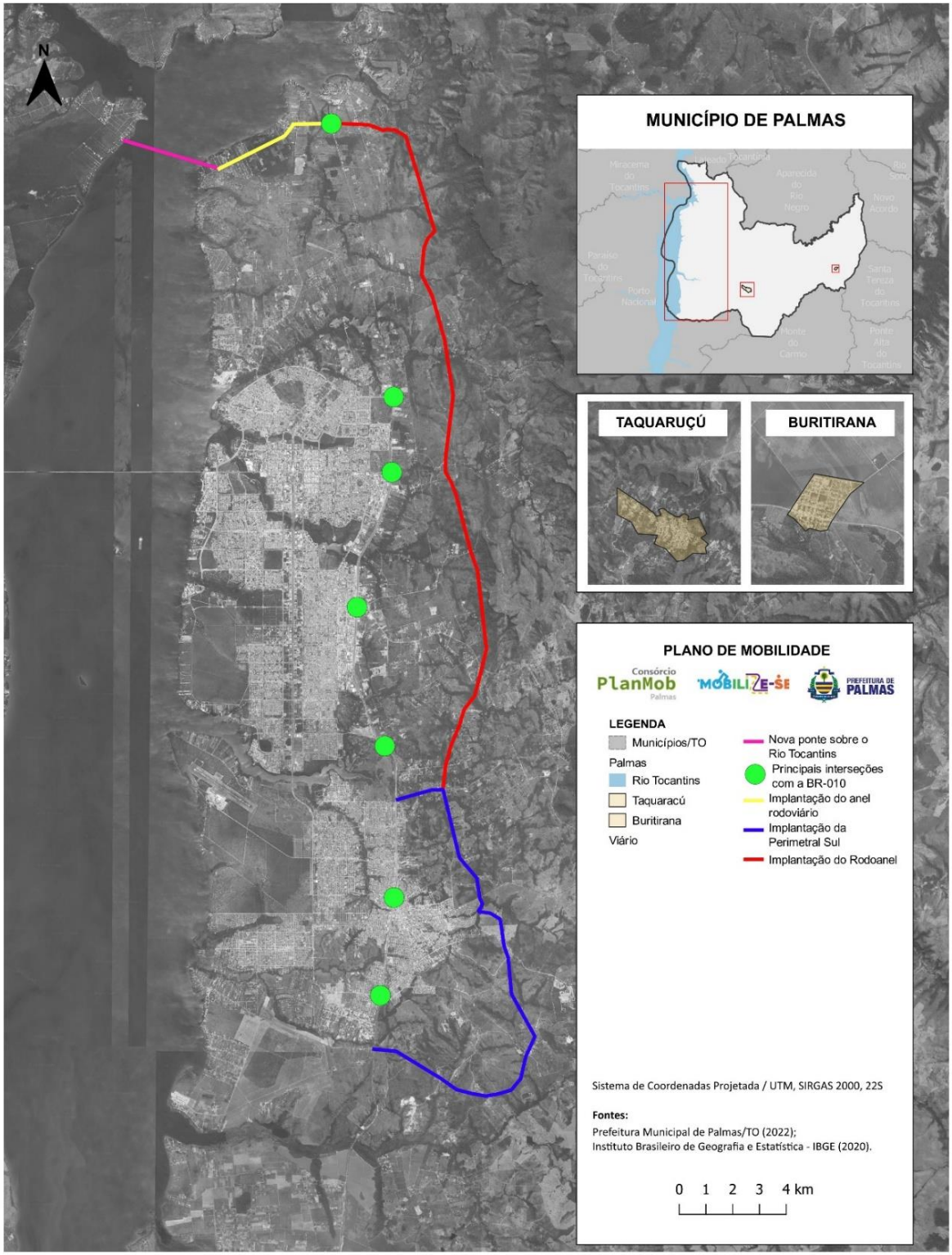
Casa Civil

PREFEITURA DE PALMAS

MAPA 7 - COMPLEMENTAÇÃO VIÁRIA DE ABRANGÊNCIA REGIONAL

COMPLEMENTAÇÃO VIÁRIA: ABRANGÊNCIA REGIONAL - PALMAS/TO

ANO BASE 2023

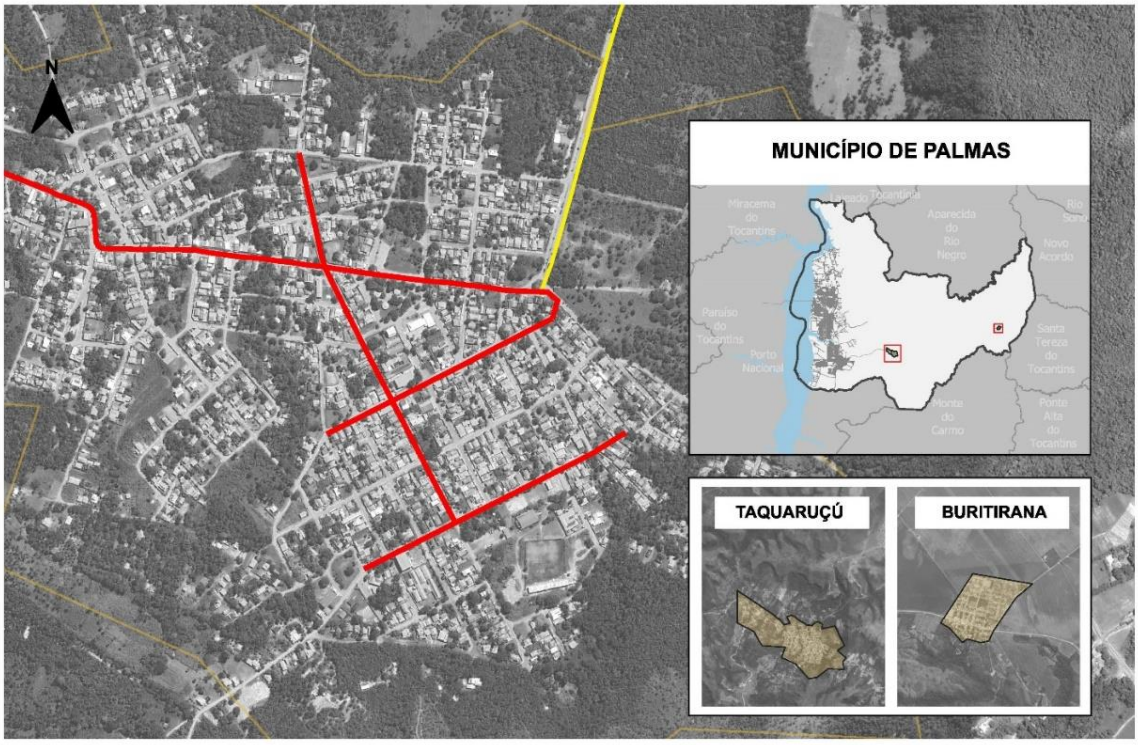


Casa Civil

PREFEITURA DE PALMAS

MAPA 8 - COMPLEMENTAÇÃO VIÁRIA EM TAQUARAÇU E BURITIRANA

COMPLEMENTAÇÃO VIÁRIA: TAQUARAÇU E BURITIRANA - PALMAS/TO
ANO BASE 2023



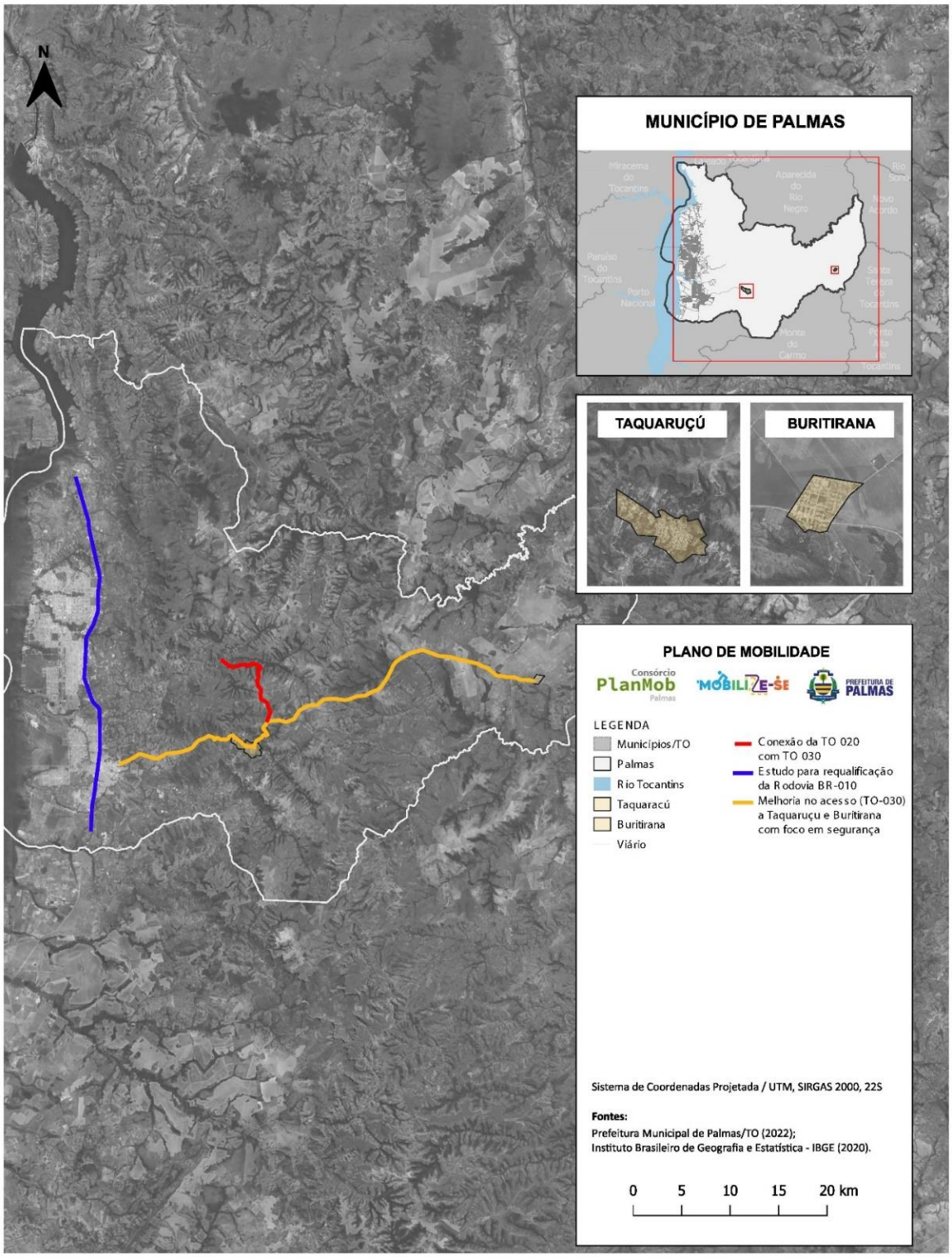
Casa Civil

PREFEITURA DE PALMAS

MAPA 9 - COMPLEMENTAÇÃO VIÁRIA ESTRADAS

COMPLEMENTAÇÃO VIÁRIA: ESTRADAS - PALMAS/TO

ANO BASE 2023



ANEXO VII AO DECRETO Nº 2.618, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2024.

QUADRO 2 - QUADRO SÍNTESE DOS INDICADORES E METAS

EIXOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO ASSOCIADO	INDICADOR-CHAVE			INDICADOR ADICIONAL		
		DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	META	DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	META
Eixo gestão da mobilidade	• Promover o fortalecimento institucional em prol da mobilidade urbana sustentável.	Recursos investidos na mobilidade urbana por habitante por ano.	R$157,68/hab/ano	R$ 200,00/hab/ano (2033).	Sistema de planejamento e gestão da mobilidade.	Sim	Sim (Plano executado) (2033).
		Percentual de recursos investidos diretamente na mobilidade ativa, coletiva e acessibilidade em relação ao total dos recursos investidos na mobilidade.	5,8%.	6,5% (2033).			
		Cumprimento de execução das ações do Plano de Mobilidade.	não se aplica.	100% (2033).			
	• Tratar a política de uso e ocupação do solo e de mobilidade urbana de forma integrada e como instrumento do adensamento urbano. • Reduzir a emissão de gases de efeito estufa provenientes da mobilidade urbana. • Contribuir para diminuição da	Densidade construtiva da Avenida Teotônio Segurado: Área total construída de imóveis, dividido pela área de lotes ACSU Conjuntos 01 e 02.	19,8%	Aumentar em 50% (2033).	Índice de Mobilidade.	1,32 viagens/hab/dia	1,56 viagens/hab/dia (2033).
		Emissão de CO2 proveniente da mobilidade urbana por habitante/ano.	1,3 ton. de Co2 equivalentes/capita.	reduzir 12%: 1,14 ton. de Co2 equivalentes/capital (2033).	Tempo médio de deslocamento casa-trabalho no município.	41 minutos	Diminuir em 15% até 2033, passando para 35 minutos em média.

EIXOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO ASSOCIADO	INDICADOR-CHAVE			INDICADOR ADICIONAL		
		DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	META	DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	META
	desigualdade socioterritorial vinculada a questões de classe, gênero, raça e as pessoas com deficiência.	Relação entre a % de empregos acessíveis em até 45 minutos por transporte público coletivo das pessoas 25% mais pobres e 25% mais ricas.	0,645	Aumentar 20%, passando para 0,774 (2033).			
		Relação entre o tempo de viagem a pé ao parque ou praia mais próximos por pessoas negras e pessoas brancas.	1,429	Diminuir 20%, passando para 1,143 (2033).			
		Relação entre o % de renda comprometida com 60 passagens de transporte público entre mulheres e homens.	1,486	Diminuir 20%, passando para 1,189 (2033).			
Eixo Mobilidade Ativa	• Ampliar significativamente a participação do a pé e da bicicleta na matriz modal.	Percentual de viagens a pé em relação ao total de viagens.	12,28%.	20% (2033).	Percentual de calçadas adequadas de acordo com o padrão (Prefeitura e/ou NBR 9050/2020, em relação à extensão da Rede de Caminhabilidade.	0,00%	100% (2033).
		Percentual de viagens por bicicleta em relação ao total de viagens.	6,52%.	8% (2033).	Percentual de viagens pelos modos não motorizados em relação ao total de viagens.	18,80%	28% (2033).
					Percentual de locais semaforizados com travessia total, focos e tempos adequados para pedestres em relação ao total de interseções semaforizadas.	8,30%	100% (2033).

EIXOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO ASSOCIADO	INDICADOR-CHAVE			INDICADOR ADICIONAL		
		DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	META	DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	META
					Percentual da extensão da rede cicloviária (ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas) implantada em relação à rede viária total.	3,64%	11,09% (2033).
					Número de vagas públicas de estacionamento para bicicletas em paraciclos	115 vagas	2.000 vagas (2033).
					Número de vagas públicas de estacionamento para bicicletas em bicicletários	0 vagas	1.000 vagas (2033).
					Percentual de semáforos na rede ciclável com focos para ciclistas	0,00%	100% (2033).
Eixo Mobilidade Coletiva	• Transformar o transporte coletivo na espinha dorsal da mobilidade urbana em Palmas, buscando tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, acessíveis, seguros, resilientes e sustentáveis atendendo desta forma aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - ODS, da Agenda 2030 da	Percentual de viagens por transporte coletivo em relação ao total de viagens	23,2%	aumento de 10%, passando para 25,52 % (2033).	Percentual da área urbana do município coberto pela rede de transporte coletivo (grau de cobertura) – 400m da rede, SEM Taquaruçu e Buritirana	24,87%	30% (2033).
		Passageiros de transporte coletivo por habitante. Passageiros totais no transporte por dia útil sobre população da cidade.	0,14 passageiros/ habitante	Aumento de 10%, passando para 0,16 passageiros/hab. (2033).	Índice de cumprimento de viagens do transporte coletivo.	85,90%	90% (2033).
					Percentual do gasto com transporte em relação ao salário mínimo.	15,88%	6% (2033).

EIXOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO ASSOCIADO	INDICADOR-CHAVE			INDICADOR ADICIONAL		
		DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	META	DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	META
	organização das Nações Unidas (ONU).				Percentual de veículos com embarque em nível (ônibus de piso baixo) em relação à frota total do transporte coletivo	0,00%	25% (2033).
					Percentual da frota com plataforma elevatória.	53,00%	75% (2033).
					Extensão de faixas exclusivas de ônibus em relação à extensão total de vias com circulação do transporte coletivo.	0,00%	16% (2033).
					Velocidade operacional média do transporte coletivo.	27,68 km/h	30 km/h (2033).
Eixo Mobilidade Individual Motorizada	• Reduzir a utilização do transporte individual motorizado (automóvel e moto) na matriz modal. • Pacificar o trânsito de Palmas com redução no número de sinistros e mortos.	Percentual de viagens do individual motorizado (automóvel, moto, mototáxi, táxi e aplicativos) em relação ao total de viagens.	57,40%.	46,48% (2033).	Número percentual de interseções com mais de 2 estágios semafóricos em relação ao total de interseções semaforizadas.	8,30%	4% (2033).
		Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito por 100.000 habitantes.	21,7 vítimas fatais/100.000 habitantes.	10 vítimas fatais/100.000 hab. (2033).	Número de vagas físicas de estacionamento rotativo	944 vagas	11.000 vagas (2033).
					Número de vagas rotativas do estacionamento rotativo	4.720 vagas	38.500 vagas (2033).
					Razão entre preço do estacionamento rotativo e o valor da passagem de ônibus	0,7	1,0 (2033).

EIXOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO ASSOCIADO	INDICADOR-CHAVE			INDICADOR ADICIONAL		
		DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	META	DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	META
					Número de vítimas fatais + não fatais: 2.010 (RENAEST,2021)	665 vítimas por 100.000 habitantes	300 vítimas por 100.000 habitantes (2033).
Eixo Logística Urbana	• Promover a mitigação dos conflitos do tráfego de carga pesada na área urbana.	Percentual de ocupação indevida das vagas de carga e descarga.	Não disponível e realizar pesquisa para ter uma linha de base. A calcular.	Redução em 50% (2033).			