



GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE BAIÃO
SECRETARIA EXECUTIVA DE PLANEJAMENTO
GESTÃO E PROJETOS ESTRATÉGICOS.



BAIÃO – PARÁ
2022

BAIÃO – PARÁ
2022

LOURIVAL MENEZES FILHO
PREFEITO MUNICIPAL

MÁRCIO RODRIGUES ARAGÃO
VICE-PREFEITO

LUCIVALDO CRUZ ARAGÃO
PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES

ANDERSON KALLEL OLIVEIRA RAIOL
SECRETÁRIO EXECUTIVO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO

ANTÔNIA – SEDOP/PA
COORDENADORA TÉCNICA

RAFAEL CALDAS FONSECA
COORDENADOR EXECUTIVO

COMISSÃO EXECUTIVA DE ELABORAÇÃO

LUIZ AFONSO SALES DE MIRANDA – Engenheiro Civil

SANDRO ROBERTO SANTOS TRINDADE – Engenheiro Civil

RAFAEL DOS REIS GONÇALVES – Assistente Administrativo

HIGO BENMUYAL NOGUEIRA – Diretor do Departamento de Trânsito

MANAENA ARAÚJO BRITO – Agente de Trânsito

HEYDSON DIAS SANTOS – Junta Administrativa de Recursos Infracionais

EVERTON GOMES DOS SANTOS – Guarda Municipal

JHONATHAN SANTANA DA SILVA – Estagiário Engenharia Civil

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	
1 INTRODUÇÃO	
1.2 OBJETIVOS	
1.2.1 Objetivo Geral	
1.2.2 Objetivos Específicos	
1.3 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL	
2 METODOLOGIA DE TRABALHO NA ELABORAÇÃO DO PLAMOB	
2.1 PRIMEIRA ETAPA: TRATATIVAS MULTIDISCIPLINARES	
2.2 SEGUNDA ETAPA: LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES	
2.3 TERCEIRA ETAPA: ELABORAÇÃO E FORMALIZAÇÃO DAS PROPOSTAS	
3 CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE BAIÃO	
3.1 HISTÓRICO E IDENTIFICAÇÃO	
3.2 LOCALIZAÇÃO	
3.3 ASPECTOS GEOGRÁFICOS	
3.4 ASPECTOS DEMOGRÁFICOS	
3.5 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS	
3.6 ASPECTOS TURÍSTICOS	
3.7 ASPECTOS EDUCACIONAIS	
3.8 ASPECTOS DA SAÚDE PÚBLICA	
3.9 ASPECTOS DA SEGURANÇA PÚBLICA	
3.10 SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS DE APOIO	
3.11 ASPECTOS DE COMUNICAÇÃO	
4. DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE BAIÃO	
4.1 ESTRUTURA VIÁRIA	
4.2 SISTEMA HIDROVIÁRIO	
4.3 DISTRITO DE ITUQUARA	
4.4 DISTRITO DE JOANA PERES	
4.5 DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DOS COMPONENTES DE MOBILIDADE	
4.5.1 Gestão Da Mobilidade	
4.5.2 Infraestrutura Para Pedestres E Acessibilidade	
4.5.3 Infraestrutura Para Veículos Não Motorizados	
4.5.4 Infraestrutura De Vias Rodoviárias	
4.5.5 Transporte Motorizado Individual	
4.5.6 Transporte Público Coletivo	
4.5.7 Fretamento	
4.5.8 Transporte Escolar	
4.5.9 Transporte De Cargas	
4.5.10 Transporte Hidroviário	
4.5.11 Educação E Cidadania Para O Trânsito	
4.6 DESLOCAMENTOS E INDICADORES DO SISTEMA VIÁRIO	
4.7 AVALIAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	
5 PROGNÓSTICO, ESTRATÉGIAS DE AÇÃO E PROPOSTAS	

5.1 PROGNÓSTICO TÉCNICO	
5.2 PROGNÓSTICO INSTITUCIONAL	
5.3 ESTRATÉGIAS DE AÇÃO: PROPOSTAS PARA A MOBILIDADE	
5.3.1 Eixo 01: Gestão Da Mobilidade	
5.3.2 Eixo 02: Infraestrutura Para Pedestres E Acessibilidade	
5.3.3 Eixo 03: Infraestrutura Para Veículos Não Motorizados	
5.3.4 Eixo 04: Infraestrutura De Vias Rodoviárias	
5.3.5 Eixo 05: Transporte Motorizado Individual	
5.3.6 Eixo 06: Transporte Público Coletivo	
5.3.7 Eixo 07: Fretamento	
5.3.8 Eixo 08: Transporte Escolar	
5.3.9 Eixo 09: Transporte De Cargas	
5.3.10 Eixo 10: Transporte Hidroviário	
5.3.11 Eixo 11: Educação E Cidadania Para O Trânsito	
5.4 PROPOSTAS	
5.4.1 Planilha de Propostas	
CONSIDERAÇÕES FINAIS	
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	
ANEXOS	

APRESENTAÇÃO.

Este documento apresenta a proposta preliminar do plano de ação da mobilidade urbana, com caracterização, prognósticos por cenários, diretrizes gerais, projetos, ações e instrumentos de gestão.

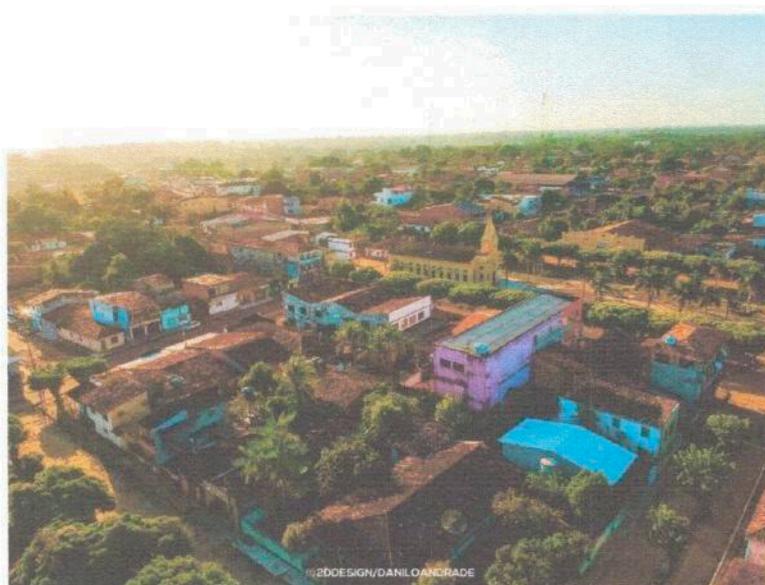
Este plano constitui uma forma de materialização dos princípios, dos objetivos e das diretrizes constantes da política nacional de mobilidade urbana formulada pelo ministério das cidades. dois princípios fundamentais do plano nacional de mobilidade urbana norteadores este plano: sustentabilidade ambiental e inclusão social. também as diretrizes do plano nacional de mobilidade urbana também foram assimiladas, como:

- a) diminuir o número de viagens motorizadas;
- b) repensar o desenho urbano, para melhorar a qualidade de vida e a segurança, em detrimento da fluidez do tráfego de veículos de passagem;
- c) repensar a circulação de veículos priorizando os meios não motorizados;
- d) desenvolver o sistema valorizando a bicicleta, de forma integrada.

Por outro lado, como instrumento legal que contribuirá para o desenvolvimento do município, foi construído a partir de uma visão geral do município, e não apenas urbana, focando os pontos interface com o plano diretor municipal, quanto ao uso e ocupação do solo e qualidade ambiental nos âmbitos local, regional.

Um dos principais desafios das cidades neste século, está em promover acessibilidade aos espaços e mobilidade a seus habitantes, principalmente naquelas onde o crescimento urbano ocorreu de forma intensa. A qualidade de vida tem sido alvo de debate pautado especialmente na questão das dificuldades de deslocamento das pessoas e de bens no espaço urbano para a realização de tarefas cotidianas, de forma ágil, confortável e segura. Deste modo o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Baião-PA tem como intuito, estabelecer um padrão organizacional para que o município possa crescer e se desenvolver de forma sistemática e acompanhando os parâmetros atuais no tocante da Mobilidade Urbana, assegurando que seus munícipes tenham uma cidade sustentável e estruturada.

1. INTRODUÇÃO



A prefeitura Municipal de Baião por meio da Secretaria de Planejamento e Gestão, elaborou o Plano Municipal de Mobilidade de Baião (PLAMOB - Baião-Pará). A proposta de trabalho no plano visa a capacitação do corpo técnico municipal e da sociedade civil do município, para que deste modo o PLAMOB se torne um instrumento de melhoria na qualidade de vida dos munícipes de Baião.

Tendo em vista que em janeiro de 2012 foi criada a Lei Federal nº 12.587, que por sua vez objetiva a instituição de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana e implica desafios ao planejamento do transporte também nas médias e pequenas cidades brasileiras, deste modo as cidades com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes devem elaborar seu Plano de Mobilidade Urbana.

De maneira geral o fundamento de um Plano Municipal de Mobilidade é constituir-se num documento que defina as políticas urbanas setoriais estratégicas para a evolução e desenvolvimento da cidade, visando o aprimoramento da qualidade de vida da população mediante ações sustentáveis.

Na versão preliminar do Plano deverá ser aberta para participação de toda sociedade sendo por meio de entidades representativas, de tal maneira que as ideias obtidas através deste contato sejam compactadas e analisadas para a sistematização da proposta final que harmonize os princípios técnicos e coletivos de planejamento da mobilidade urbana para Baião, em concordância com uma linguagem clara e acessível para toda a população. A versão final do plano deverá ser discutida com toda a comunidade em diálogos participativos, para posterior encaminhamento governamental e legislativo.

2. OBJETIVOS

1. Amortizar as diversidades e promover a inclusão social;
2. Garantir a cidadania e a vida dos cidadãos, proporcionando segurança no seu direito de ir e vir;
3. Consentir a condução e a circulação de pessoas, bens e mercadorias no município, em tempo reduzido;
4. Aprovar o acesso a bens, serviços, ao lazer, ao trabalho e a cultura que a cidade pode oferecer;
5. Fortalecer a participação do cidadão no processo de discussão e decisão das questões referentes à acessibilidade, mobilidade e transporte;
6. Implantar transporte coletivo de qualidade para interligar os vários setores (bairros) entre si e ao centro da cidade;
7. Garantir tarifa compatível para a população de baixa renda no uso do transporte coletivo;
8. Implementar melhores condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência, crianças e gestantes;
9. Zelar pela universalidade do transporte público;
10. Estimular o uso de transporte não motorizado;
11. Zelar pelo fluxo eficiente de veículos e pedestres de forma a garantir a segurança e evitar congestionamentos;
12. Consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

2.1 Objetivo Geral

Expandir a capacidade de planejamento e gestão do município: organização gerencial, carreiras, elenco de políticas prioritárias, definição de ações de curto/médio/longo prazo, estratégias, uso eficiente dos recursos, capacidade de articulação com parceiros e transparência.

Este plano tem como objetivo principal a regulamentação do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Baião/PA de acordo com a lei 12.587 de janeiro de 2012 de acordo com o artigo 24, de caráter obrigatório, a elaboração e aprovação do plano de mobilidade urbana nos municípios com mais de 20,000 (vinte mil) habitantes. E alcançar os três objetivos recomendados para o plano de mobilidade urbana segundo o Ministério das Cidade que são:

- Aumento gradual de participação do transporte público e não motorizado no conjunto de deslocamento da população, conforme o tempo de vigência do plano.
- Redução do consumo de energia, emissão de poluentes locais para a melhoria da qualidade do ar e gases do efeito estufa, do sistema de mobilidade urbana.
- Redução de vítimas fatais e de feridos.

2.2 Objetivos Específicos.

1. reorientar as políticas e estratégias de desenvolvimento do transporte urbano de forma a agregá-las ao planejamento da cidade e seus sistemas de .
2. Efetivar integração e alinhamento entre secretarias e autarquias;
3. incrementar o referencial técnico dos gestores públicos municipais sobre as questões contemporâneas relativas ao desenvolvimento urbano e mobilidade;
4. Fortalecer vínculos e colaborador para o acompanhamento de informações;
5. ampliar os conhecimentos de planejamento, formulação, análise e avaliação de políticas públicas;
6. Implementar gestão eficiente da mobilidade por meio de recursos tecnológicos que representem instrumentos para o aumento de receitas, controle operacional, monitoramento de fluxos, fiscalização e qualidade dos serviços prestados;
7. estabelecer por meio de instrumentos jurídicos, processos, normas e padrões técnicos de sistemas tecnológicos para a gestão e controle dos sistemas de mobilidade (transporte público e privado);
8. disciplinar os projetos de pólos geradores de tráfego, em atendimento à lei federal nº 9.503/97 (Código Brasileiro Trânsito) e às diretrizes do plano de mobilidade.
9. nortear a elaboração dos projetos por parte dos eventuais interessados na construção de empreendedorismo enquadrados como pólos geradores de tráfego de acordo com critérios e diretrizes estabelecidas.

O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento norteador de planejamento a curto, médio e longo prazo que visa a melhoria da mobilidade urbana das cidades.

É composto por um conjunto de objetivos e metas que buscam estratégias, recursos materiais e recursos humanos que se engajem para uma efetiva transformação local visando o desenvolvimento da cidade de modo a satisfazer as necessidades de seus residentes.

É de fundamental importância a identificação de pontos interligados, tais como o uso do solo que está diretamente relacionado à qualidade ambiental, local e regional. A Política Nacional de Mobilidade Urbana- PNMU instituída pela lei federal 12.587 de 03 de janeiro de 2012 em seu art.24, lista o conjunto de elementos a serem contemplados nos Planos de Mobilidade Urbana.

Conforme o contexto e as especificidades de cada município, dos principais, objetivos e diretrizes estabelecidas na PNMU:

Serviços de transporte coletivo;

Circulação viária;

Infraestrutura do sistema de mobilidade urbana;

Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

Operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

Polos geradores de viagens.

2. METODOLOGIA DE TRABALHO NA ELABORAÇÃO DO PLAMOB.

De acordo com o IBGE, em 2010, 29% da população total do país estava em 38 cidades com mais de 500.000 habitantes. Dos 5.565 municípios brasileiros, 608 municípios tinham população acima de 50.000 habitantes. Pouco menos de 5.000 municípios têm população de abaixo de 50.000 habitantes. Estas faixas exigem rede de transporte e infraestrutura de mobilidade urbana mais complexos. Tendo em vista essas informações a cidade de Baião-PA, como metodologia reuniu seu corpo técnico composto por uma equipe multidisciplinar, onde incluí engenheiros, agentes de trânsito, enfermeiros, guarda municipal etc...para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Outro fator da metodologia foi capacitar algumas pessoas do quadro de funcionário para que pudesse ser feita a elaboração dos mapas necessários para o plano de mobilidade.

2.1 PRIMEIRA ETAPA: TRATATIVAS MULTIDISCIPLINARES.

Como citado na metodologia a equipe foi composta de acordo com os interesses do Plamob tal como a formação da equipe multidisciplinar, pois com essas equipes poderíamos executar atividades de forma independente. Como coordenação de gestão de pessoas, o secretário de planejamento e gestão estratégicas tomou a frente para que todos os membros das equipes multidisciplinares se manterem engajados e não perderem o foco na elaboração do PLAMOB.

2.2 SEGUNDA ETAPA: LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES.

O ponto de partida para o estudo foi fazer levantamento de dados de várias secretarias que tal como a secretaria de saúde e de trânsito, pois, foi feito o levantamento dos números de atendimentos e acidentes causados no trânsito, para que tivéssemos esse balanceamento. Reunião de uma equipe que pudesse fazer o levantamento das rodovias mais movimentadas na cidade, para que pudessemos fazer uma hierarquização das vias da cidade.

2.3 TERCEIRA ETAPA: ELABORAÇÃO E FORMALIZAÇÃO DAS PROPOSTAS

As propostas foram pensadas e ajustadas de acordo com as observações feitas no estudo geral do plano, contando com equipe especializada em cada área exigida e sempre destacando a revisão das questões propostas e assim reafirmando as propostas expostas.

3. CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE BAIÃO

3.1 HISTÓRICO E IDENTIFICAÇÃO



Data de 1964 a origem da povoação, que hoje é a sede deste importante município tocantino.

Antonio Albuquerque Coelho de Carvalho, Governador e Capitão-General do Maranhão e Pará, donatário da capitania de Camutá, desejoso de povoá-la e engrandecê-la não podendo pessoalmente dedicar-se à exploração de seu vastíssimo território, resolveu naquele ano procurar quem pudesse levar a efeito sua ideia e desejos.

Entre outros escolheu o português Antônio Baião a quem concedeu uma vasta sesmaria, nas terras que foram doadas, impondo-lhe a condição de fundar uma vila, levantar uma casa decente e grande, facultando-lhe, entretanto, a escolha do local. Antônio Baião, depois de examinar vários pontos do Rio Tocantins e querer afastar-se do Camutá, localizou a sua concessão em um local alto e aprazível, o mesmo em que hoje assenta a sede do município baionense.

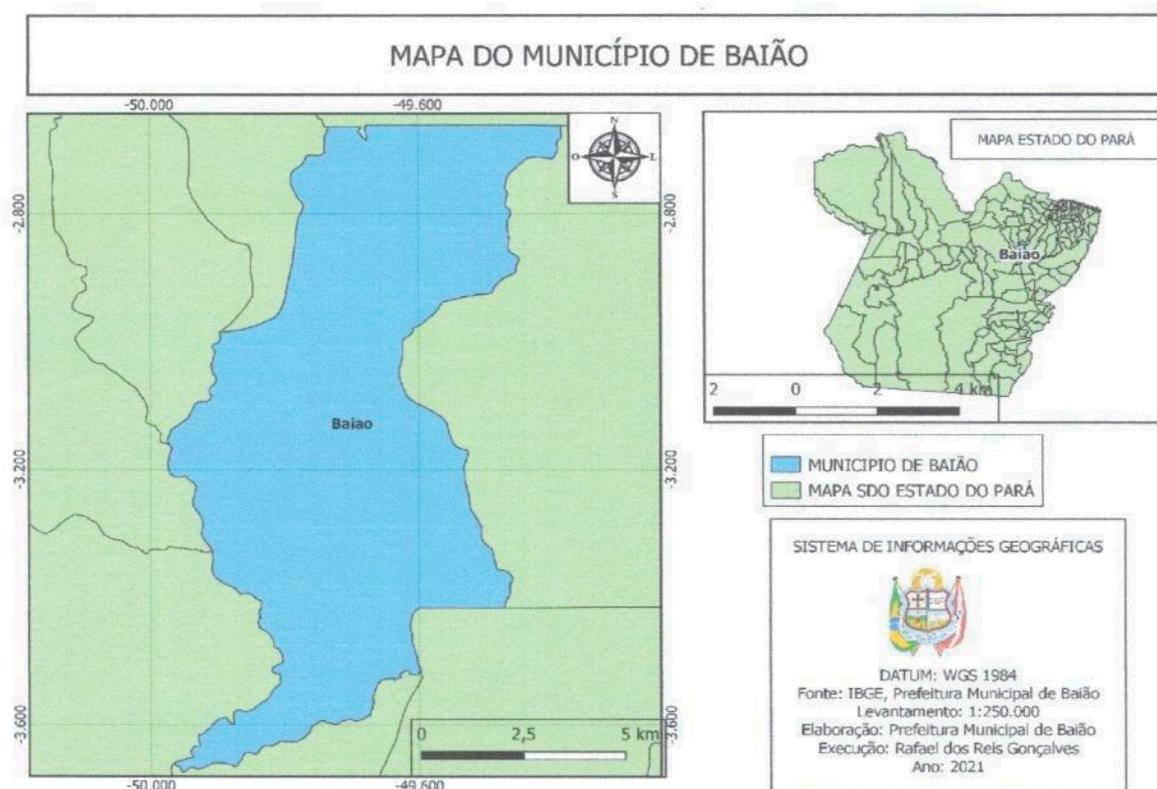
Edificada a casa, que a concessão estipulará, Antônio Baião explorou os terrenos vizinhos, deixando uma tradição do seu nome, que mais tarde Manuel Carlos da Silva, diretor de índios, por ordem do Capitão-General Fernando da Costa Ataíde Teive, deu a um povoado constituído com 30 índios, fundado no local da atual sede do município, em 30 de outubro de 1779, denominando-o “Lugar de Baião”.

Baião já foi um dos maiores municípios do mundo, tendo uma extensão maior que países como a Holanda, por exemplo. Cidades como Marabá, Tucuruí e Conceição do Araguaia fizeram parte do território baionense antes dos processos de emancipação. Baião foi o segundo município do Estado a ter água encanada, instalando seu sistema logo após a implantação na capital, Belém. Uma caixa d’água histórica (hoje tombada como patrimônio

cultural) pode ser visitada ao lado do mercado municipal. Baião é um dos municípios com maior número de remanescentes de quilombos, tendo comunidades que ainda mantêm atividades e a cultura dos seus antecedentes. O gentílico é chamado de “baionense”.

Atualmente, o município de Baião é formado por quatro distritos: Distrito de Baião (Distrito Sede); Distrito de Joana Peres; Distrito de São Joaquim de Itaquara e Distrito de Umarizal e por 64 localidades, entre as quais: Anilzinho; Joana Peres; Paritá Miri; Boa Vista; Umarizal; Bailique Beira; Bailique Centro; Pampelônia; Campelo; Igarapé Preto; Cupu; Teófilo; Vargínia; Taperuçu; Araquembaua; Baixinha; Marariá; Engenho; Limão; Maracanã; Santo Antônio; Santa Fé; Calados; Vila Dutra; Cardoso; Prainha; Flexal Beira (Canta Sapo); São Joaquim de Itaquara; Açaizal Ilha; Xininga; Rua do Fogo; Piranupã; Santa Maria do Andirobal; Colônia Magalhães Barata; Tauapari; Igarapezinho; Arumanzal; Recreio; Tambai Açu; Novo Tesouro; Braço Miri; Taboca; Angu Pegado; Cajú; Apeí; Igarapé Seco; Flexal; Massaranduba; Açaizal Centro; Assentamentos na BR 422, etc.

3.2 LOCALIZAÇÃO



O município de Baião/PA está localizado na Mesorregião do Baixo Tocantins, Microrregião Cametá, sob as Coordenadas (Lat.: 2°47'28.75" e Long.: 49°40'21.45"), estando distante da Capital 204 Km (em linha reta) e 270 km (distância rodoviária). É constituído pelos distritos Joana Peres, Itaquara e Umarizal, fazendo limite com os municípios de Mocajuba, Oeiras do Pará, Bagre, Portel, Pacajá, Tucuruí, Breu Branco e Mojú.

Para chegar à sede do município, a opção de acesso é pela PA-151 pela Alça Viária ou pelo Porto do Arapari. A outra opção é pela rodovia Transcametá (BR-422), que sai de Novo Repartimento, passa por Tucuruí e corta diversas comunidades do município de Baião e vai até Oeiras do Pará, passando por Cametá. No quilômetro 132, na comunidade de Varginha, uma balsa faz a travessia para a sede do município em uma viagem que dura cerca de 40 minutos.

Outra opção é chegar ao município por via aquática, através do Rio Tocantins, que banha o município e o divide em margem direita (sede) e margem esquerda (interiores). Toda quarta-feira pela tarde um barco sai do Porto Tamandaré em Belém e chega por volta das 12 horas de quinta-feira em Baião. De Cametá e Mocajuba tem embarcações (barcos e voadeiras) que passam pelo município com destino a Tucuruí, assim como existe no município a linha Baião-Tucuruí-Baião realizada por barcos e voadeiras e as linhas que deslocam os municípios da margem esquerda à margem direita.

3.3 ASPECTOS GEOGRÁFICOS



Quanto aos aspectos geográficos, Baião possui uma altitude média de 30 (trinta) metros, sendo sua hidrografia representada, principalmente, pelo Rio Tocantins que atravessa o Município no sentido norte/sul, formando algumas ilhas de grande extensão, como a Ilha Grande do Jutá e a do Bacuri, que são as mais importantes. Para o Rio Tocantins convergem algumas drenagens de pequeno porte com destaque, apenas, para o rio Joana Peres e seu afluente rio Anilzinho,

ficando a sua hidrografia praticamente restrita aos furos e braços de rios que se encontram nas ilhas formadas pelo Tocantins, além de igarapés que cortam o município.

A vegetação existente é a Floresta Densa dos baixos platôs, localizada nas porções mais elevadas e interiorizadas. Já nas áreas próximas à sede do Município, onde a mata original foi removida pela ação do desmatamento, aparece a Floresta Secundária. Na porção insular, ocorrem formações aluviais recobertas pela Floresta de Várzea, caracterizada pela presença de palmeiras no meio da vegetação dicotiledônica.

Pela classificação de Köppen, o clima corresponde ao tipo Ami que se classifica pela média mensal com temperatura mínima superior a 18° C, estação seca de pequena duração e umidade suficiente para manutenção da floresta, amplitude térmica que não ultrapassa 5° C. Há ligeira variação para o tipo Aw, com chuvas que ocorrem, com maior incidência, de fevereiro a abril. Como em toda a Amazônia, a temperatura do ar apresenta-se elevada com

média de 26,3° C, máxima de 32,4° C e mínima de 24,1° C. A umidade relativa está sempre acima de 80%.

A precipitação pluviométrica está regulada em cerca de 2.202 mm anuais. O mês de abril, considerado como o de maior pluviosidade, chegou a registrar cerca de 44,1 mm, e novembro, o menos pluvioso, já registrou apenas 9 mm. Pelas condições climáticas, segundo o método do balanço hídrico de Thorwaite, constata-se que no município a maior disponibilidade de água no solo se refere aos meses de fevereiro a junho.

3.4 ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

O município de Baião/PA possui uma população estimada em 48.459 (2020) e IDH de 0,578 (2010), possuindo uma área de 4.428km² de extensão territorial, sendo sua densidade demográfica de 5,8 habitantes/km² (IBGE, 2010).

3.5 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Quanto aos aspectos sociais e econômicos, grande parte da população está vinculada ao Cadastro Único, sendo dependente de recursos governamentais através de programas sociais, representando um alto número de desempregados, uma vez que a economia do município gira em torno do funcionalismo público, comércio, atividade extrativista com a produção de pimenta-do-reino, cacau, mandioca, arroz, milho, açaí, além da piscicultura, pecuária e extração de madeira.

3.6 ASPECTOS TURÍSTICOS

O município de Baião/PA possui um vasto potencial turístico que ainda é pouco explorado por sua população local e pouco conhecido por seus visitantes. São atrativos Naturais, como igarapés, rios, praias, balneários; Culturais, como Carnaval de Rua, Festival Junino, Festival Quilombola, Festival do Camarão; Históricos, como Escadaria Pau da Gaivota, Praça do Parque, Casa da Cultura; Religiosos, como Festividades de Santo Antônio, São Raimundo, Círio de Nazaré; e Esportivos, como a Semana Estudantil Baionense.

Nesse sentido, apresentamos os principais atrativos de Baião divididos em categorias, conforme tabela a seguir.

Quadro 1- Principais atrações turísticas de Baião/PA

ATRATIVOS NATURAIS	
PRAIA DO MAPARÁ	Localizada à margem esquerda do Rio Tocantins, na frente da cidade, a Praia do Mapará aparece no período mais baixo do Rio Tocantins (Maio até Janeiro), sendo utilizada pela comunidade e visitantes no mês de Julho.

IGARAPÉ DA ENCARNAÇÃO	Localizado na Avenida Antônio Baião, na entrada da cidade, este igarapé é utilizado diariamente pela população local e visitantes.
BALNEÁRIO PORTO IMPERATRIZ	Localizado no Bairro São Francisco, onde ocorre a presença de banhistas que é mais frequentada por moradores desta localidade e turistas.
BALNEÁRIO MARACANÃ	Localizado no Bairro do Maracanã. Este balneário proporciona aos visitantes uma área de lazer com quiosques às margens do Rio Tocantins.
BALNEÁRIO ENCONTRO DAS ÁGUAS	Localizado na comunidade de Calados, na margem direita do Rio Tocantins, o balneário possui um igarapé que deságua no rio, sendo um local ideal para relaxar em clima bastante familiar.
BALNEÁRIO DO INÁCIO	Localizado no bairro do Limão, é um local de lazer com bar, restaurante e uma bela paisagem para o rio.
BALNEÁRIO BEIRA RIO	Também localizado no bairro do Limão é um espaço que possui restaurante, bar onde ocorrem festas e é possível tomar banho à beira rio.
BALNEÁRIO DO MANTEIGA	Localizado na estrada para a localidade de Engenho, às margens do Rio Tocantins é um local de lazer com bar, restaurante e uma bela paisagem para o rio.
ATRATIVOS CULTURAIS	
CARNAVAL	O CarnaBaião visa fortalecer e manter viva as tradições carnavalescas com trios, blocos e uma programação que conta com grupos locais, regionais e atrações nacionais.
FESTIVAL JUNINO	O Festival Junino reúne quadrilhas e grupos folclóricos das escolas e grupos independentes da cidade e do interior com a finalidade de promover a cultura popular através da dança e música. Dentro do Festival ocorre o Intermunicipal de Quadrilhas, onde se promove a integração entre os municípios vizinhos ou municípios convidados.
FESTIVAL DE VERÃO	O Festival de Verão de Baião visa promover, no período de férias, à população baionense e visitantes uma programação na área cultural e festiva a partir de shows e eventos em diversos locais da cidade com o intuito de proporcionar alegria e diversão.
FESTIVAL DO CAMARÃO	Realizado pela Associação dos Pescadores de Camarão da Vila de Taperuçu, o Festival do Camarão tem por objetivo reunir a comunidade e pescadores para celebrar o símbolo da economia local, o camarão. São três dias de festa onde podem ser apreciados vários pratos típicos do camarão, além de serem distribuídos camarões cozidos aos participantes.
FESTIVAL QUILOMBOLA	Realizado pela Associação dos Remanescentes de Quilombos de Umarizal, o Festival Quilombola tem por objetivo resgatar, preservar e promover a cultura afrodescendente a partir do Grupo Recordação de Umarizal (grupo de samba de cacete). O evento envolve Noite Gospel, apresentação cultural, escolha da musa quilombola do ano, desfile de miss e mister, show de calouros, festa com bandas locais e/ou regionais e bingo.
FESTIVAL ITUQUARENSE	Um grande evento cultural, que acontece no mês de Outubro. Que são realizadas passeatas pela localidade e junto com a festa do santo local.
FESTIVAL MATACURÁ	Festividade em comemoração ao Santo padroeiro da comunidade, onde acontece ritos específicos e uma noite cultural dançante.
FESTIVAL DO CACAU	Localizada na vila Santa Maria do Andirobal, em comemoração a produção e fertilidade do cacau, fonte de renda principal da comunidade.
BOTO DO CANAL E BOTO TUCUXI	Evento que é de grande importância e tradição para o município, organizado pela comissão de cada representação dos "Botos". As espécies representadas são (Boto do Canal e Boto Tucuxi). Uma apresentação em reverência à cultura municipal e amazônica.
RALY DO JUMENTO	Rally acontece em detrimento do incentivo ao esporte e lazer, de toda comunidade Baionense entre os meses de Abril e Maio.
ATRATIVOS ESPORTIVOS	
SEMANA ESTUDANTIL	A Semana Estudantil Baionense tem o objetivo de reunir a classe esportiva da cidade em um evento de competições amadoras que incluem diversas modalidades como: Futsal, Voleibol, Natação, Tênis de Mesa, Ciclismo,

	Corrida, etc. São 10 times que apresentam atletas em todas as modalidades de acordo com o regulamento. Atletas locais, regionais e nacionais fazem parte desse evento que trás à população um momento de descontração e diversão durante o período de férias escolares. Além disso, o evento conta com uma programação cultural que envolve show de calouros, desfile de misses, mostra cultural, etc.
CAVALGADA	A Cavalgada de Baião tem por objetivo reunir pecuaristas e amantes da cavalgada para um passeio pelas ruas da cidade com a finalidade de valorizar a categoria e fortalecer o setor pecuarista no município, expondo os animais e as comitivas.
RALLY DA VACA	O Rally da Vaca tem por objetivo reunir famílias, alunos e crianças a partir de 05 anos em um rally de bike pelas ruas da cidade e localidades interioranas em trilhas marcadas antecipadamente, com grau de dificuldade inserido pela coordenação e equipes orientando os participantes ao longo do percurso.
SEMANA ESTUDANTIL	A Semana Estudantil Baionense, são jogos de verão que acontecem visando incentivar cada vez mais o esporte no município, já virou tradição dos meses de julho no município.
CAVALGADA	O Círio de Santo Antônio de Pádua é a festa do padroeiro do município que proporciona aos fiéis católicos da região, momentos de celebração, louvor, teatro, confraternização e muitas brincadeiras que acontecem durante toda a trezena. É ainda um momento forte de evangelização.
RALY DA VACA	No período das férias escolares (julho), dentro da Semana Estudantil Baionense ocorre a Noite dos Evangélicos, onde membros de diversos ministérios se reúnem para adoração a Deus. Durante a programação, ministros da Palavra de Deus e cantores e/ou bandas da região ou convidados se apresentam; e são realizados sorteios de eletrodomésticos e outros tipos de brindes.
NOITE DOS CATÓLICOS	A Noite dos Católicos, evento realizado dentro da Semana Estudantil Baionense, é voltado para celebrar a festa do povo católico do município em um momento de muito louvor, brincadeiras, distribuição de prêmios, entre outros. Tem como objetivo reunir, celebrar, festejar e evangelizar o povo através da música.
CÍRIO DE SÃO RAIMUNDO NONATO	O Círio de São Raimundo Nonato, co-padroeiro do município, é realizado no mês de agosto, momento onde os fiéis católicos do município e região se encontram para celebrar e confraternizar com seus familiares e amigos. O ponto alto da festividade é a evangelização das famílias através das santas missas que são realizadas durante os 10 dias de festa. Também faz parte da programação: festival de prêmios, venda de comidas típicas, apresentações culturais, entre outros.
CÍRIO DE NOSSA SENHORA DE NAZARÉ	O Círio de Nazaré é a festa da padroeira do povo católico paraense, que também é celebrada em nosso município, com festas, teatros, vendas de comidas típicas, festival de prêmios e muito mais. O objetivo maior é a família.
ATRATIVOS HISTÓRICOS	
CASA DA CULTURA	Fundada em 1888, com linhas barrocas tendendo para o gótico, a Casa da Cultura de Baião foi construída inicialmente para ser residência do Barão Antonio José Correa Seixas. Depois funcionou o Conselho de Intendência e mais tarde a Prefeitura Municipal de Baião, Guarda Municipal e Secretaria da Defesa Social. Hoje está tombada como patrimônio histórico e passa por reformas para abrigar a Secretaria de Educação.
PRAÇA JOÃO CÂNCIO (PARQUE)	Construída em 1694 possui um monumento que representa a fundação do povoado de Baião, pelo português Antônio Baião, além de contar com uma bela vista para o Rio Tocantins. Nela também foi construída a primeira Igreja de Santo Antônio, que ruíu em 1917.
CAIXA D'ÁGUA DE FERRO	Construída em 07 de setembro de 1906 foi o primeiro reservatório de água encanada do Baixo Tocantins. Hoje encontra-se desativada e está tombada como patrimônio histórico do município.

ESCADARIA PAU DA GAIVOTA	Escada de acesso do “Porto da Rampa”, atual trapiche municipal, para a Rua Lauro Sodré, sem registro de sua construção.
IGREJA MATRIZ DE SANTO ANTÔNIO DE PÁDUA	Construída pela congregação dos Lazaristas, proveniente da Holanda, após a primeira Igreja de Santo Antônio ruir em 1917, foi inaugurada em 1922, na Praça Augusto Montenegro, atualmente chamada de Praça de Santo Antônio ou Praça da Matriz.
INSTITUTO IMACULADA CONCEIÇÃO	Fundado em 1941 como Externato Imaculada Conceição pelas irmãs de Caridade da Ordem de São Vicente de Paula (Irmãs Vicentinas), serviu como centro de educação em caráter particular até 1966, quando em convênio com a Prefeitura Municipal passou a funcionar o Ginásio Rural Jarbas Passarinho.
PALACETE FERNANDO GUILHON	De 1930 a 1973 a sede da Prefeitura de Baião funcionou na Casa da Cultura. A necessidade de um prédio com maior espaço físico e divisões específicas culminou em 1973 com a inauguração do atual prédio da Prefeitura Municipal, com traços modernos para a época de sua construção.
PRAÇA DA LUZ	Com uma belíssima vista para o Rio Tocantins é um importante atrativo que valoriza o centro histórico do município, sendo uma excelente opção para passeios e apreciação do pôr do sol.

Fonte: Departamento de Turismo (SESCTUR), Novembro, 2021.

O município possui muitas outras atrações de menor expressão, todavia com significado ímpar para seus munícipes e para o desenvolvimento do turismo local.

Considerando o Rio Tocantins em relação a prática de turismo e lazer temos nas suas proximidades (margem direita ou esquerda) alguns locais que são utilizados pela comunidade local e visitantes para esse fim.

Quadro 2 – Locais de Turismo e Lazer nas proximidades do Rio Tocantins

LOCAIS	LOCALIZAÇÃO
Balneário Ilha Bela	Comunidade de Engenho (margem direita do Rio Tocantins)
Balneário Beira Rio	Bairro do Limão (margem direita do Rio Tocantins)
Balneário do Inácio	Bairro do Limão (margem direita do Rio Tocantins)
Balneário do Manteiga	Bairro do Limão (margem direita do Rio Tocantins)
Praia do Mapará	Frente da Cidade (margem esquerda do Rio Tocantins)
Balneário Arena Vieira	Comunidade de Tapuruçu (margem esquerda do Rio Tocantins)
Balneário Maracanã	Bairro do Maracanã (margem direita do Rio Tocantins)
Balneário Sempre com Deus	Bairro do Maracanã (margem direita do Rio Tocantins)
Balneário Encontro das Águas	Comunidade de Calados (margem direita do Rio Tocantins)
Praia de Ituquara	Vila de São Joaquim de Ituquara (margem direita do Rio Tocantins)

Fonte: Departamento de Turismo (SESCTUR), Novembro, 2021.

3.7 ASPECTOS EDUCACIONAIS.

Quanto à educação, Baião dispõe de 65 escolas na rede municipal de ensino, sendo 17 exclusivas de educação infantil e as demais de ensino fundamental e educação de jovens e adultos. Dessas escolas, 04 estão atendem áreas de assentamento e 14 quilombolas. A matrícula do ano letivo 2021 totalizou 8.036 alunos, sendo 342 em creche, 1.088 em pré-escola, 3.017 no fundamental anos iniciais, 2.654 no fundamental anos finais, 25 no AEE, 393 no EJA inicial e 517 no EJA Final.

Quanto ao Ensino Médio, o município possui uma escola estadual, Francisca Nogueira da Costa Ramos, localizada na sede e o Anexo III, localizado na Vila de Ituquara. A escola atende alunos do Ensino Regular, Sistema Modular, EJA Regular, EJA Campo e AEE,

tendo um total de 2.035 alunos, sendo 1.026 do Regular; 728 do Sistema Modular, 149 do EJA Regular, 125 do EJA Campo e 07 do AEE.

O município dispõe ainda da Universidade Federal do Pará, Campus Cametá, além de escolas e faculdades particulares.

3.8 ASPECTOS DA SAÚDE PÚBLICA

Quanto a saúde, o município possui uma rede de atenção básica fortalecida com 16 Equipes de Estratégia de Saúde da Família; 01 Equipe de Núcleo de Apoio a Saúde da Família – NASF, 07 Unidades Básicas de Saúde; 02 Academia de Saúde; 01 Centro de Atenção Psicossocial – CAPS; 06 Postos de Saúde e 01 Hospital Municipal.

3.9 ASPECTOS DA SEGURANÇA PÚBLICA

No tocante à segurança pública do município contamos com efetivo da Polícia Civil, no qual é subordinada a superintendência de Abaetetuba, com um contingente de 01 delegado, 02 Escrivães e 02 Investigadores. Já a Polícia Militar é subordinada ao 32º Batalhão, dispondo do efetivo de 15 policiais, as forças policiais ocupam um único prédio que funciona como UIPP (Unidade Integrada de Polícia), localizada na Av. Antônio Baião, Bairro: Cidade nova; a Guarda Municipal dispõe de um efetivo de 35 guardas, sendo 01 comandante e 01 subcomandante.

3.10 SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS DE APOIO

No município dispomos de 02 Agências Bancárias; 02 Postos Bancários; 01 Lotérica Caixa econômica federal; 01 Agência do INSS; 01 Cartório de Ofício; 01 Comarca TJPA; 01 Agência dos Correios; Contamos com: Empresa de Assistência Técnica Extensão Rural - EMATER-PA; Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE, dentre os serviços oferecido está a SALA DO EMPREENDEDOR; 01 Polo UFPA Vinculado ao Campus de Cametá, 01 Polo Universidade Aberta do Brasil – UAB, Vinculado a UFPA; Detemos de Oficinas Especializadas em Consertos e Reparos Específicos em Automóveis e Motocicletas, Incluindo Locais Credenciados por Concessionária para Revisões de Veículos Autorizados.

3.11 ASPECTOS DA COMUNICAÇÃO

Contamos com 02 Canais de Rádio, Sintonia 104.9Fm e a outra Rádio Web “Baião em Foco”; 01 Edição Jornal Escrito Municipal, “Jornal Correio Baionense” e outros dois Jornais, Jornal Baião News e Jornal Baião em Foco; Canais e Contas em Redes Sociais de Informações e Notícias do Município; 05 Empresas de Fornecimento de Internet Via Rádio e

Fibra Óptica; TV Cultura do Pará - Afiliada a TV Cultura e TV Brasil - (Retransmitida de Belém).

4 DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE BAIÃO

4.1 ESTRUTURA VIÁRIA

A estrutura viária do município de Baião segue as bases planas do sítio geográfico onde a cidade se estabeleceu. O núcleo formador da cidade surgiu à margem direita do Rio Tocantins e se expandiu na direção Norte (Bairro do Limão) e na direção Sul (Bairro do Maracanã) e, mais recentemente, a malha viária cresceu com a expansão imobiliária e formação do Bairro Nova Jerusalém.

As principais rotas da cidade são: Avenida Getúlio Vargas, que liga os dois bairros mais longínquos, Limão e Maracanã; Rua Levindo Rocha, que liga os Bairros do Cumbucão e Nova Jerusalém; Rua Júlio Brito, que liga os Bairros Cumbucão e Cidade Nova; Avenida Norte América, que liga os bairros Cidade Nova e Nova Jerusalém, tendo como principais transversais, a Rua dos Vieiras, que conecta a PA 151 diretamente aos bairros do Mutirão e Cumbucão; Avenida Antônio Baião, acesso principal da entrada no município por via rodoviária (PA 151) e rota que leva ao centro comercial (Praça Santo Antônio); Rua Rui Barbosa, Avenida Santos Dumont e Rua São Jorge, que conectam a entrada da cidade até Rua do Japão (uma das ruas que margeiam o Rio Tocantins).

Quanto ao sistema hidroviário o município dispõe de 05 portos que dão acesso a sede do município, a saber: Porto da Balsa, Porto Republicano, Trapiche Municipal, Porto da Bomba e Porto Imperatriz, que são utilizados por embarcações locais ou oriundas de outros municípios para o transporte de cargas, veículos e passageiros. Há ainda pequenos portos privados ao longo da margem direita do Rio Tocantins no perímetro da sede municipal.

Como se observa, a configuração do sistema viário e a topografia constituíram um sistema viário adequado para as ligações radiais entre os bairros e a Área Central, por meio de rotas diretas, o que torna possível separar o conjunto de vias em Sistema Viário Principal, rotas com maior fluxo de transportes e usuários e Sistema Viário Secundário, rotas com menor fluxo e que servem, sobretudo, de ligações entre as rotas principais.

Alguns bairros formam rotas bem conectadas e integram-se de forma geral ao centro comercial, como os bairros Cumbucão, Marambaia, Cidade Nova e Japão. A malha viária em Baião segue o padrão da maioria das cidades brasileiras por apresentar bairros periféricos segregados e bem conectados ao centro, no entanto, mal conectados entre si, com falta de ligações perimetrais ou quanto se tem, apresenta-se em péssimas condições e com medidas desproporcionais para deslocamentos motorizados. Outra constatação é que alguns bairros possuem poucas ou apenas uma rua, sendo ligados transversalmente a outro bairro, como Marambaia e Japão.

Considerando a origem do município e dinâmica de ocupação do espaço, algumas vias não possuem larguras adequadas para canalizar tráfego de passagem, sobretudo no que refere a mão dupla, porém, acabam adquirindo essa função por conta da localização na malha viária e do papel que desempenham na rede de articulação com as demais vias e na sua relação com

os bairros que a circundam, como é o caso da Avenida Getúlio Vargas, no perímetro do centro comercial, que além de ser estreita e com calçamento bilateral que varia de 1,0m a 1,50m, possui canteiro central com árvores, o que é um gargalo no que se refere ao tráfego e estacionamento.

Isso implica em má distribuição dos fluxos de deslocamento, por conta também do padrão de arruamento que tem implicações distintas para a mobilidade dos modos motorizados e não motorizados, uma vez que no centro comercial o trânsito dos pedestres utiliza também o leito carroçável (arruamento), pois as calçadas são utilizadas como extensão de algumas lojas para exposição de seus produtos e serviços.

Essa condição dificulta (e muitas vezes impede de fato) a circulação de pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, não atendendo ao padrão mínimo exigido na norma brasileira de acessibilidade (NBR 9050/2015) que especifica a largura de passeio de 1,20m, livres de qualquer obstrução. Isso significa que uma calçada acessível precisaria ter, no mínimo, 1,90m de largura, uma vez que, além do passeio, as calçadas devem ter uma faixa de serviços com ao menos 0,70m de largura.

As medidas dos quarteirões do centro variam entre 40m e 60m de largura por 60m a 150m de comprimento, o que favorece os pedestres, pois oferece melhor capilaridade e os caminhos tendem a ser mais diretos. Para os veículos motorizados, ocorre o oposto, uma vez que com quarteirões pequenos a incidência de cruzamentos é maior e, conseqüentemente, a fluidez fica prejudicada. Ou seja, a malha viária da Área Central é mais apropriada à circulação de pedestres do que à circulação de automóveis, porém, como ocorre simultaneamente, em horários de pico, essas funções são atendidas de forma precária.

Quanto à sinalização horizontal e vertical, de regulamentação e advertência, o município de Baião recebeu as mesmas no mês de Agosto e Setembro de 2019 em perímetros e cruzamentos importantes das principais vias, como Avenida Getúlio Vargas, Avenida Levindo Rocha e Avenida Antônio Baião e Avenida Santos Dumont.

4.2 SISTEMA HIDROVIÁRIO

Como mencionado anteriormente, o Sistema Hidroviário de Baião é realizado pelo Rio Tocantins e seus furos, sendo que os principais portos existentes são utilizados pelos munícipes residentes na margem esquerda do Rio, por moradores locais com destinos a outras cidades e por viajantes de passagem pelo município, conforme especificações a seguir:

Quadro 3 – Principais Portos de Atracação e Embarque e Desembarque de Cargas e Passageiros

PORTO	LOCALIZAÇÃO	PRINCIPAIS ATIVIDADES
Porto da Balsa	Bairro do Limão	Embarque e desembarque de carros, cargas e passageiros.
Porto Republicano	Bairro do Cumbucão	Embarque e desembarque de passageiros.
Trapiche Municipal	Bairro Centro	Embarque e desembarque de passageiros.
Porto da Bomba	Bairro do Japão	Atracação de pequenas embarcações.
Porto Imperatriz	Bairro São Francisco	Embarque e desembarque de cargas.
Porto da Varginha	Varginha	Embarque e desembarque de carros, cargas e passageiros.

Fonte: Comissão Plamob, 2021.

4.3 DISTRITO DE ITUQUARA



O Distrito de Itaquara fica localizado à margem direita do Tocantins, distante por via terrestre, cerca de 46 km da sede de Baião e possui as seguintes coordenadas geográficas, Lat.: 3° 1'46.83" e Long.: 49°38'31.12". O acesso é feito por via terrestre ou via aquática. As principais ruas do distrito são a Avenida Central e a Avenida Tancredo Neves. Essas vias são as únicas que possuem asfalto e nelas

também é onde o fluxo de veículos e pessoas é mais intenso. Não há no distrito nenhum tipo de sinalização horizontal ou vertical.

Outra via muito movimentada é a rampa, estrada que dá acesso a beira rio, sobretudo pela quantidade de famílias que moram na parte baixa (80 famílias) e que se deslocam até a parte alta para compras, trabalho e busca por serviços. O fluxo na referida via também é muito intenso devido a mesma dá acesso ao porto de Itaquara, onde veículos se deslocam para transporte de cargas e passageiros que viajam pela via aquática.

No distrito, os deslocamentos viários são feitos por motos, carros, caminhonetes, ônibus, entre outros. Há uma linha de ônibus diariamente que sai de Itaquara às 05h da manhã com destino a Baião e retorna de Baião para Itaquara ao meio dia. Por via aquática também existem barcos de pequeno e médio porte que realizam o transporte entre Itaquara e Baião três vezes por semana, saindo de Itaquara às 05h e retornando ao meio dia.

Conforme análise da equipe técnica, o Distrito de Itaquara precisa de melhoria no transporte coletivo e escolar; construção e adequação de calçadas; construção de infraestrutura viária das vias locais; melhoria na infraestrutura do porto; fiscalização nos transportes hidroviários; melhoria na infraestrutura da PA 151, no trecho Baião – Itaquara e iluminação pública.

Na pesquisa de campo realizada as principais dificuldades apontadas pelos moradores foram: a má conservação das vias, ausência de calçamento e entulho acumulado e nas proposições feitas pelos participantes da audiência pública foram definidas as seguintes medidas a serem tomadas: melhorias nas ruas do Bairro Beira Rio (como pontes); melhorar o acesso à escada principal (em cima e embaixo); melhorar o acesso à rampa; construção de lajes na parte inferior do trapiche de Itaquara; construção de trapiches específicos para embarque e desembarque de cargas; construção de estrutura de cais em frente à igreja para combater a erosão; criação de reservas de terrenos para construção de praças, escolas, creches, hospitais, cemitérios etc.; construção de uma nova escadaria em lugar melhor estruturado que não sofra erosão no inverno; pavimentação da PA 151 até a Vila de Itaquara; pavimentação das ruas da vila; melhorias nas vicinais de acesso às comunidades vizinhas para transporte de aluno; fiscalização na construção civil a fim de deixar área para construção de calçadas para pedestre; construção de meios fios e canaletas para combater a erosão; melhorias na atuação

dos fiscais de postura; priorizar asfaltamento nos locais onde se encontram os logradouros públicos, hospitais, escolas, postos de saúde, delegacia, dentre outros.

4.4 DISTRITO DE UMARIZAL.



O Distrito de Umarizal fica localizado na margem esquerda do Rio Tocantins e da sede do município o acesso é feito por via aquática (fluvial) através de rabetas e barcos ou de balsa até a comunidade de Varginha e depois por via terrestre através da BR-422 (Transcametá). Os percursos duram entre 2h e 2h30min.

Os deslocamentos viários na Vila são feitos, sobretudo, por motos, carros e caminhões. As principais ruas em Umarizal são: Rua Beira Rio e Rua 09 de Março e nestas o fluxo tanto de pessoas como de veículos é mais intenso. A Rua Beira Rio possui forte fluxo de pessoas e veículos devido ser nela que ficam os estabelecimentos de comércio e serviços ofertados à comunidade, além da mesma dá acesso ao trapiche de Umarizal, que serve como ponto de chegada de transeuntes e mercadorias; ao Salão Comunitário, onde são realizados os grandes eventos da comunidade; a Praça; ao mercado; às igrejas. A Rua 09 de Março possui importante fluxo de pessoas e veículos, pois dá acesso a Escola de Ensino Fundamental e Médio e a Unidade Básica de Saúde.

Nas proposições feitas pelos participantes da audiência pública foram definidas as seguintes medidas a serem tomadas: ampliação e aterramento das vicinais que dão acesso às localidades vizinhas como Paritá, Boa Vista e Florestão; iluminação pública em todas as ruas da vila, bem como nas escolas, postos de saúde e demais áreas e prédio e áreas públicas; iluminação do Trapiche da Comunidade (principal ponto de entrada/saída dos mesmos); aterramento e asfaltamento de ruas; melhoria na estrada que dá acesso ao cemitério e ao lixão.

4.5 DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DOS COMPONENTES DE MOBILIDADE

O sistema viário do município de Baião tem extensão total de aproximadamente 30 km onde circulam transportes motorizados individuais, transportes coletivos, transportes de carga e transportes não motorizados. E a vasta extensão do Rio Tocantins e seus furos servem como rota para a composição dos transportes hidroviários.

Os componentes de mobilidade estão divididos em 11 (onze) eixos temáticos, onde são apresentados os problemas, causas e impactos na vida das pessoas a partir da realidade atual dos mesmos.

4.5.1 Gestão Da Mobilidade

A partir da Lei nº 1420/2009 foi criado o Departamento de Trânsito (DEMUTRAN) de Baião, que atualmente está vinculado à Secretaria de Segurança do Município. No entanto, o mesmo encontra-se sem efetividade, pois não possui prédio e equipe própria e nem mesmo foi criada a Junta Administrativa de Recursos de Infração (JARI). O Departamento de Trânsito também não possui Conselho e Fundo e para sua efetividade depende da contratação de pessoal específico ou a realização de concurso para preenchimento de vagas.

A não efetividade do Departamento de Trânsito implica na não aplicação da legislação vigente e, conseqüentemente, na ausência de fiscalização e educação de trânsito aos usuários do sistema viário.

4.5.2 Infraestrutura Para Pedestres E Acessibilidade

Quanto à infraestrutura para pedestres e acessibilidade, o município de Baião/PA apresenta ausência de calçadas na maioria das áreas residenciais, estando presentes na maior parte das áreas comerciais. O calçamento possui pouca ou nenhuma acessibilidade e a sinalização horizontal e vertical nas principais vias é ausente ou precária.

Devido ao mau uso das calçadas no centro comercial o índice de congestionamentos é muito grande nessas áreas, sobretudo em horário comercial ou de pico. Outro fator que chama atenção refere-se ao Código de Postura e Obras do Município (Lei nº 1350/2003) que não é atualizado desde 2003.

Outra implicação do Código de Postura e Obras atual é sua não execução na maior parte das obras atuais e ausência de fiscalização para fins de adequação ou construção. A ausência de legislação municipal específica para a acessibilidade é outro fator relevante. O que consta no atual Código de Postura é muito superficial, portanto, o mesmo precisa ser revisto e ter incluído de forma detalhada e específica as condições para a questão da acessibilidade, uma vez que não se observa na maior parte do calçamento e acessos aspectos relacionados à acessibilidade.

O município de Baião possui vias estreitas e o passeio público possui uso indevido ou inadequado, pois geralmente é utilizado pelos comerciantes para exposição de mercadoria, o que gera congestionamentos, acidentes e complicações de deslocamentos.

4.5.3 Infraestrutura Para Veículos Não Motorizados

No município de Baião não existe infraestrutura para veículos não motorizados, ou seja, não possui ciclovias e, conseqüentemente, ciclofaixas. Nesse sentido, o deslocamento é feito sobre o calçamento ou no arruamento, juntamente com os veículos motorizados, o que causa problemas de deslocamentos e acidentes. O município também não possui uma legislação específica para esse tipo de transporte.

4.5.4 Infraestrutura De Vias Rodoviárias

Sobre a infraestrutura de vias rodoviárias, o município de Baião apresenta um arruamento rodoviário precário, sobretudo por conta da pouca ou má qualidade de conservação das vias públicas, má qualidade ou ausência de calçamento, sinalização de vias insuficiente, pouca iluminação de vias públicas e poucas vias com drenagem pluvial adequada. Tais problemas trazem impactos diretos na vida das pessoas e no meio ambiente, sobretudo por conta de acidentes, quebra de veículos e demora nos deslocamentos.

4.5.5 Transporte Motorizado Individual

O transporte motorizado individual engloba táxi, mototáxi e automóveis e motos particulares. Não se tem um número exato sobre o quantitativo de motos e automóveis particulares existentes em Baião, uma vez que grande parte desses veículos não são legalizados e, portanto, não entram nas contabilizações dos órgãos de controle e fiscalização.

Quanto aos Táxis, existe uma associação com 32 associados, porém apenas 12 estão ativos, ficando alocados no bairro centro, no entorno da Praça Santo Antônio ou deslocando-se a pontos de fluxo de pessoas, como terminal rodoviário e portos hidroviários.

Quanto aos Mototáxis, o município possui três associações, que compreendem um total de 118 mototaxistas, sendo 64 associados na AMOTOBAI, 22 associados na ASMOB e 32 associados na ABMOTOS. Cada associação tem um ponto fixo e distinto no entorno da Praça Santo Antonio, todavia, é comum encontrar mototaxistas circulando nas principais ruas da cidade. Vale ressaltar que este é o meio de transporte mais utilizado na transposição de um bairro a outro, considerando a ausência de transporte coletivo de circulação interna.

Quanto ao transporte motorizado individual no município de Baião não se observa a aplicação da legislação de trânsito, sobretudo porque muitos condutores não possuem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), alta incidência de condutores sem capacete e utilização do veículo com pessoas acima da capacidade normal.

Outros problemas referem-se a local de estacionamento inapropriado, ausência de regulamentação de valores cobrados por mototáxis, ausência de fiscalização do transporte motorizado individual e existência de legislação específica para os mototaxistas (Lei nº 14000/2007) desatualizada.

Considerando a má qualidade de conservação das vias públicas e grande parte não ser asfaltada, somando a falta de conscientização dos condutores e ausência de fiscalização, o índice de acidentes por moto é bem elevado no município. Não obstante, a quebra de motos e custo com consertos e reposição de peças tem sido um grande impacto na vida dos condutores.

Sobre os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, a Coordenação de Vigilância em Saúde apresentou dados dos últimos anos no município de Baião, compilados no quadro a seguir:

Tabela 1 – Número de acidentes envolvendo motocicletas

ANO	Nº ACIDENTES	Nº ÓBITOS
2015	Não informado	15

2016	Não informado	3
2017	764	4
2018	379	2
2019	Não informado	1
2020	305	0
2021	213	2

Fonte: Coordenação em Vigilância em Saúde, 2021.

Os acidentes registrados acima se referem aos atendimentos registrados no Hospital Municipal São Joaquim, porém é possível que outros acidentes tenham ocorrido sem que pelo menos um paciente fosse atendido no hospital. Outro dado importante que a coordenadora apresentou são as transferências de pacientes para outros municípios ou para Belém, dependendo da gravidade e complexidade. Conforme ela, em 2017 foram 59 transferências e em 2018 foram 20 transferências.

4.5.6 Transporte Público Coletivo

O transporte coletivo em Baião refere-se ao deslocamento de ônibus, micro-ônibus e vans que transportam passageiros de Baião para as vilas (chamados centros), para municípios vizinhos e para a Capital do Estado (Belém). O município não dispõe de transporte coletivo interno. O quadro abaixo apresenta detalhes sobre esse modal.

Tabela 2 – Linhas de transporte coletivo existentes em Baião

LINHA	EMPRESA	QUANT.	TIPO	DETALHES
Baião – Belém	Boa Esperança	05	Ônibus	Viagens diárias
	Transarapari	04	Ônibus	
	Sinprovan	04	Van	
Baião – Mocajuba	Sinprovan	01	Van	Viagens diárias
Baião – Cametá	Natinho	01	Micro-ônibus	
Baião – Itaquara	Expresso Ágape	01	Ônibus	Viagens três dias na semana
	J. Pinheiro	01	Ônibus	Viagens três dias na semana
Flexal – Baião	Trans Lira	01	Ônibus	De segunda a sábado
Cardoso - Baião	Trans Bernardo	01	Ônibus	Viagens dois dias na semana

Fonte: Comissão Plamob, 2021.

Os problemas enfrentados por esse modal referem-se ao arruamento rodoviário precário; má qualidade de conservação das vias públicas, estradas e vicinais; local de estacionamento inapropriado; legislação de transporte público, inserida no Código de Postura do Município (Lei nº 1.350/2003), desatualizada.

4.5.7 Fretamento

O serviço de fretamento no município de Baião ocorre de forma não regulamentada, oferecido de forma autônoma e conta com Caminhões, Caminhonetes 3/4 e carros de pequeno porte com carroceria (Pampa, Saveiro, etc.). Esse modal não possui legislação específica e

assim os serviços são oferecidos de forma não padronizada e sem qualquer tipo de fiscalização. Outro fato relevante é a ausência de local apropriado para estacionamento dos veículos que praticam esse tipo de serviço. Os mesmos ficam estacionados em volta da Praça Matriz e às vezes em ruas e logradouros estreitos, prejudicando o fluxo do trânsito.

4.5.8 Transporte Escolar

O transporte escolar é um dos transportes coletivos mais utilizados no município de Baião que atende a cidade e o interior, sendo composto por ônibus, micro-ônibus e vans. É um modal oferecido pela prefeitura ou terceirizado pela mesma, a partir de contrato de serviço. Os maiores problemas enfrentados no transporte escolar são a quantidade de veículos quebrados e sem reparos, problemas com reposição de peças e pagamentos de serviços de terceiros. Pode-se considerar ainda como entrave a situação precária das vicinais, suporte financeiro abaixo do necessário e ausência ou má qualidade dos serviços. O referido modal é representado no quadro a seguir:

Tabela 3 – Transporte escolar em Baião

LINHA	EMPRESA	QUANT.	TIPO	DETALHES
Escolar	PMB	05	Micro-ônibus	Atende a cidade e o interior
		06	Ônibus	
		01	Van	
	Terceirizado	14	Ônibus	

Fonte: SEMED Baião-Pa 2021.

4.5.9 Transporte De Cargas

Sobre o transporte de cargas não há dados concretos no município pela ausência de agência reguladora desse serviço e tendo em vista a dificuldade para identificação de características comuns entre os requisitos de diferentes usuários e diferentes operadores dos veículos. Sendo assim, a operação de transporte de cargas em Baião ocorre de forma não disciplinada, pois a legislação existente (Código de Postura) não é executada, percebe-se ausência de logística, planejamento e regulação de distribuição de cargas, descarregamento em horários impróprios, obstrução de trânsito.

4.5.10 Transporte Hidroviário



O transporte hidroviário é outro importante meio de transporte do município. Há em andamento a regulamentação de uma associação de barqueiros que visa catalogar os tipos de embarcações existentes, os

condutores e os tipos de transporte que fazem. Por hora, os dados apresentados a seguir foram levantados pela equipe de campo do PLAMOB e apresenta as linhas existentes, tipos de embarcação e detalhamentos sobre as mesmas.

Tabela 4 – Linhas de transporte hidroviário existentes em Baião

LINHA	EMPRESA	QUANT.	TIPO	DETALHES
Cameté – Tucuruí	Veloz	01	Voadeira	Viagem diária
	N. Sra. das Graças	01	Voadeira	Viagem diária
	Isabela	01	Voadeira	Viagem diária
	Fé em Deus	01	Barco Grande	Viagens três dias na semana
	Milagre de Jesus	01	Barco Grande	Viagens três dias na semana
Baião – Tucuruí	Marajá	01	Voadeira	Viagem diária
	Tia Luíza	01	Voadeira	Viagem diária
	B/M Inácio Júnior	01	Barco Grande	Viagem aos domingos
Umarizal – Baião	Bom Jesus	01	Barco pequeno	De Segunda a Sábado
	Coração de Jesus	01	Barco pequeno	De Segunda a Sábado
	Cmte. Marcos	01	Barco pequeno	De Segunda a Sábado
Joana Peres – Baião	Cmte. Pedro	01	Barco pequeno	Viagens três dias na semana
	Proteção Divina	01	Barco pequeno	Viagens três dias na semana
	Arce Emanuel	01	Barco pequeno	Viagens três dias na semana
Vila de Itaquara - Baião	Cmte Pantoja	01	Barco pequeno	Viagens três dias na semana
Araquembaua - Baião	Corrêa Filho	01	Barco pequeno	Viagens semanal
	Raimundo Cabra	01	Barco pequeno	Viagens semanal
	05 Irmãos	01	Barco pequeno	Viagens semanal
Varginha - Baião	Cmte. Barroso	01	Barco pequeno	Viagem diária
Varginha - Baião	Flor do Amor	01	Barco pequeno	Viagem diária
Varginha - Baião	Expresso Só na Manhã	01	Barco pequeno	Viagem diária
Varginha - Baião	Expresso Rosane	01	Barco pequeno	Viagem diária
Varginha - Baião	Teu Sorriso	01	Barco pequeno	Viagem diária
Varginha - Baião	Raiz do Quilombo	01	Barco pequeno	Viagem diária
Varginha - Baião	Expresso Varginha	01	Barco pequeno	Viagem diária
Varginha - Baião	Trans. Gabriel	01	Barco pequeno	Viagem diária

Fonte: Comissão Plamob, 2021.

Por ser um município à beira rio e sendo uma das suas atividades econômicas a pesca artesanal, muitos municípios, sobretudo, os que moram na margem esquerda do Rio Tocantins possuem barcos, rabetas ou canoas que utilizam para essa prática. No mês de julho muitos desses pescadores utilizam suas embarcações para o transporte de veranistas locais ou visitantes às praias, ilhas e balneários existentes em Baião.

Todavia, este é um modal que apresenta alguns entraves, tais como: instalações portuárias inadequadas; ausência de fiscalização e monitoramento de embarque e desembarque de cargas e passageiros; equipamentos de segurança precários ou inexistentes.

4.5.11 Educação E Cidadania Para O Trânsito

A educação e cidadania para o trânsito é um fator praticamente inexistente no município de Baião, uma vez que deveria ser articulada através do Departamento de Trânsito, mas este encontra-se sem efetividade como informado no item 4.1. A ausência desse procedimento de educação e orientação no trânsito implica em um alto índice de acidentes com motociclistas (Ver Quadro 2, neste documento); velocidade dos veículos não controlada e não aplicação e fiscalização da lei de trânsito.

4.6 DESLOCAMENTOS E INDICADORES DO SISTEMA VIÁRIO

As Pesquisas de Contagem Volumétrica de Tráfego de Veículos e Pedestres permitiram obter os dados de fluxos e indicadores do sistema viário. A tabela abaixo apresenta os dados coletados em pontos de maior fluxo de veículos e pessoas.

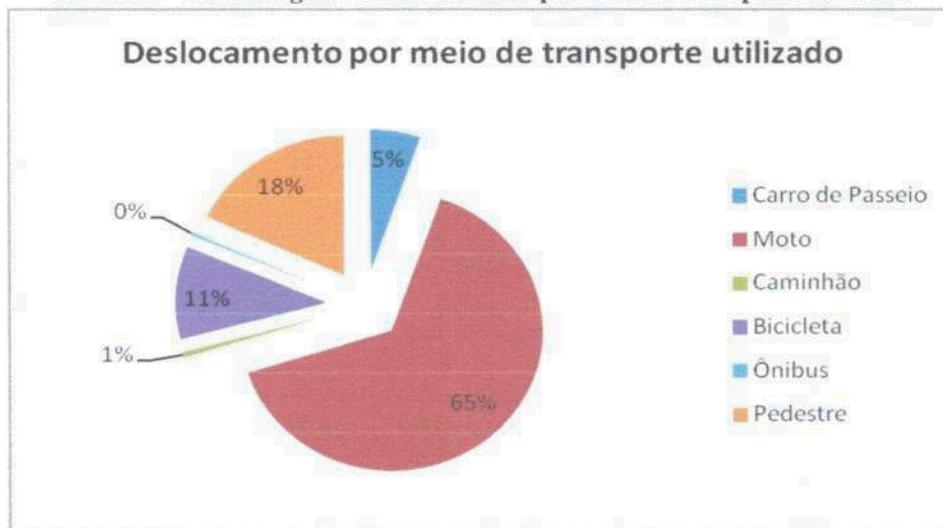
Tabela 5 – Pontos de contagem volumétrica de tráfego de veículos e pessoas

PONTOS DE CONTAGEM	HORA	MEIOS DE TRANSPORTE					
		Carro de Passeio	Moto	Caminhão	Bicicleta	Ônibus	Pedestre
Av. Antônio Baião – Delegacia	7:30h às 12h	150	712	25	51	12	70
Av. Antônio Baião – Armarinho Djanira	7:30h às 12h	43	808	-	92	04	212
Av. Getúlio Vargas – Banco do Brasil	7:30h às 12h	-	282	-	101	-	162
Av. Norte América – Sup. Tabajara	7:30h às 12h	225	2.945	15	620	05	350
Rua Levindo Rocha – Ponto de Moto Táxi	7:30h às 12h	328	5.020	19	735	07	1.625
Rua Júlio Brito – Praça dos Ônibus	7:30h às 12h	60	84	24	68	12	72
Rampa – Trapiche Municipal	7:00h às 12h	03	88	01	01	-	283
Bairro Maracanã	7:00h às 12h	07	192	02	16	01	32
Bairro Limãozinho	7:00h às 12h	21	37	18	22	19	23
Total		837	10.168	104	1.706	60	2.829

Fonte: Comissão Plamob, 2019.

Entende-se que o quantitativo de veículos e pedestres acima pode ter sido contabilizado mais de uma vez, todavia, para efeito de uma análise global dos deslocamentos e indicadores do sistema viário, o gráfico abaixo apresenta a porcentagem de deslocamento por meio de transporte utilizado.

Gráfico 1 – Porcentagem de deslocamento por meio de transporte utilizado



Fonte: Comissão Plamob, 2019.

No gráfico é possível observar que as motos são o principal meio de transporte utilizado em Baião (65%) e que um alto índice de pessoas utilizam a caminhada para se locomoverem (18%). Esse número é expressivo, sobretudo, porque os pontos de contagem são locais de alto fluxo de pessoas, devido aos comércios existentes no entorno. As bicicletas (11%) e carros de passeio (5%) são os outros meios mais importantes. Entre os 200 entrevistados sobre a questão da mobilidade em Baião, sobre os motivos de viagem ao longo do dia com origem na residência, o gráfico abaixo apresenta as respostas em percentual.

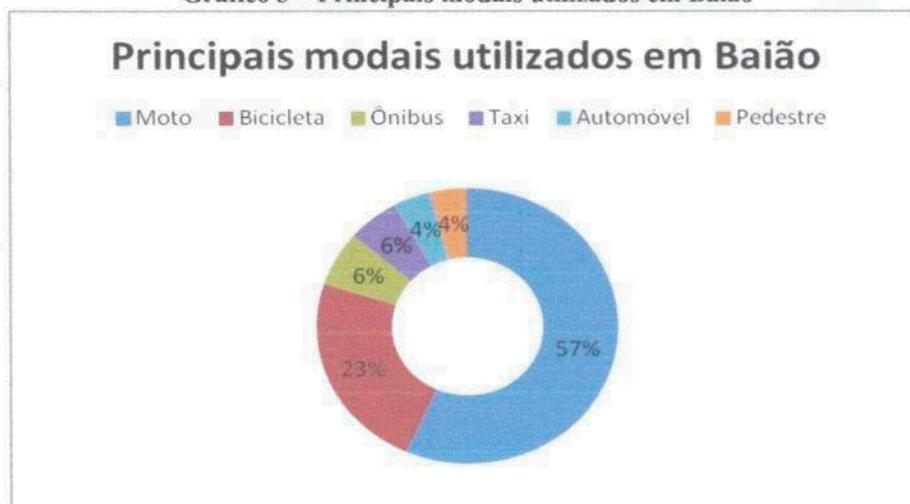
Gráfico 2 – Motivo da viagem com origem na residência



Fonte: Comissão Plamob, 2019.

Em relação ao percentual de veículos utilizados para cada atividade, o gráfico a seguir confirma as informações do Gráfico 1, onde as motos são os modais mais utilizados em Baião, seguido pelas bicicletas.

Gráfico 3 – Principais modais utilizados em Baião



Fonte: Comissão Plamob, 2019.

4.7 AVALIAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Dentro da pesquisa realizada foi questionado sobre as dificuldades do sistema viário e os problemas mais relevantes. O gráfico aponta as principais dificuldades pontuadas pelos usuários.



Fonte: Comissão Plamob, 2019.

Como é possível observar, o item apontado como principal dificuldade refere-se à má conservação das vias, sobretudo porque grande parte da malha viária de Baião não tem pavimento asfáltico. Seguindo, os usuários apresentam a ausência de faixas de pedestres, todavia, como mencionado anteriormente, o município de Baião recebeu, nos meses de Agosto e Setembro de 2019, sinalização vertical e horizontal e mais recentemente, ao final de 2020, a pavimentação asfáltica de vias importantes, como a Avenida Santos Dumont.

5 PROGNÓSTICO, ESTRATÉGIAS DE AÇÃO E PROPOSTAS

5.1 PROGNÓSTICO TÉCNICO

Conceitualmente o prognóstico é a previsão do que poderá ocorrer dada a implementação de um conjunto de ações, decorrente da análise sistemática do diagnóstico. O prognóstico comumente se estabelece a partir de cenários possíveis de realizar. O primeiro cenário parte da situação atual e apresenta um futuro sem a implementação de nenhuma medida indicada.

O cenário tangível considera a priorização das soluções dentro das condições orçamentárias disponíveis no curto, médio e longo prazo, potencializando propostas de maior alcance social, preservando e melhorando o ambiente comum, perseguindo a concretização da totalidade das ações transformadoras, que irão produzir os resultados esperados.

A elaboração destes cenários é parte de um processo que envolve a participação da Equipe de Trabalho e tomadores de decisão, responsáveis por apontar hipóteses de transformações locais e regionais e suas possíveis repercussões no município, bem como a análise da dinâmica urbana e estudos que tratam das tendências de expansão da cidade.

Nesse sentido, o prognóstico é a previsão do que poderá ocorrer dada a implementação de um conjunto de ações, decorrente da análise sistemática do diagnóstico. Nesta etapa, serão desenvolvidos os seguintes cenários:

- Cenário básico (atual);
- Cenários tendenciais, representando situações e soluções contrastantes.

Na elaboração do cenário básico, resultante da situação atual, serão considerados os aspectos socioeconômicos, de uso do solo e de mobilidade, resultantes da análise desenvolvida na fase de diagnóstico.

Na elaboração dos cenários tendenciais, serão incorporadas as aptidões e direções do desenvolvimento urbano e socioeconômico, os projetos viários e de transporte já em andamento no município, em especial os projetos de reestruturação do sistema de transportes e os grandes equipamentos urbanos previstos no município.

A análise dos resultados obtidos através das simulações realizadas será feita de forma a identificar a situação futura e seus problemas, tanto do ponto de vista de capacidade viária e níveis de serviço viário, quanto do ponto de vista de qualidade do transporte coletivo, possibilitando a construção de alternativas e estratégias para se alcançar os objetivos propostos no Plano de Mobilidade Urbana. Para complementar e facilitar a análise dos

resultados serão elaborados mapas temáticos, planilhas e relatórios que facilitem a interpretação dos dados.

5.2 PROGNÓSTICO INSTITUCIONAL

O Prognóstico Institucional tem por objetivo avaliar as Legislações existentes e verificar a consistência e compatibilidade com a legislação que se pretende aprovar na Câmara dos Vereadores do município de Baião para implantação do Plano de Mobilidade Urbana.

Metodologicamente a equipe de trabalho avaliará os instrumentos legais, analisará para elaboração do diagnóstico, verificará a consistência e a compatibilidade com a legislação e propor as adequações necessárias e aprovar junto à Câmara Municipal para instituir o Plano de Mobilidade Urbana.

As propostas de alterações na legislação urbanística levarão em conta o equilíbrio de uso do solo entre as regiões do município, objetivando a promoção de regiões com uso do solo mais heterogêneo possível de ser exequível em prática. Com isso, pode-se favorecer o desenvolvimento de diversos núcleos independentes nessas regiões do município. Conseqüentemente, influenciando na redução do tempo e distância dos deslocamentos feitos pelos cidadãos, e inclusive, na escolha do modo de transporte pelos mesmos.

Os incentivos ao uso do transporte público e modos motorizados perpassam em táticas/estratégias de persuasão de mercado e para mudança modal; em restrições ao uso do veículo privado em áreas congestionadas; em melhoria do acesso, qualidade e atualização de informações pelos usuários, gestores e operadores; em comunicação entre operadores e clientes; e, por fim, em um programa de acessibilidade e incentivo aos modos não motorizados.

As políticas e medidas de regulação urbana consistem na organização e definição de espaços para estacionamento permanente ou rotativo; no regulamento de cargas e descargas na via; nas ações integradas de dissuasão das formas de transporte ilegal.

As propostas preveem a determinação das responsabilidades de gestores do sistema, operadores e usuários em cada diretriz, estratégia e tática elaborada no plano, com a finalidade de obter a maior executividade das propostas com eficácia e eficiência.

Os sistemas de preços que serão elaborados no plano compreenderão estratégias para todos os modos, em uma visão sistêmica de mobilidade urbana. Ou seja, será fiscalizada a política tarifária e de remuneração de transporte coletivo, táxi, moto-táxis e transporte rodofluvial a fim de evitar percentuais elevados, desconexos e fora da realidade da comunidade local.

O programa de áreas ambientais consistirá em propostas/projetos viários que contemplem a redução física de velocidade nas vias locais, em locais de uso público, como praças recreativas e parques.

Portanto, esses assuntos colaboram para a construção de propostas ou alternativas que tem como objetivo o controle da demanda de transporte individual, considerando em ênfase especial que deve ser dada à acessibilidade, a sustentabilidade ambiental e à inclusão social e

priorização dos modos de transporte mais frágeis do sistema de mobilidade, os modos não motorizados.

Serão elaborados e detalhados os seguintes projetos e ações:

- Melhorias e Incentivo para o Transporte Não Motorizado;
- Sistema de Circulação de Cargas e Mercadorias;
- Alinhamento e Hierarquização Viária;
- Fortalecimento do Órgão Gestor do Transporte e Mobilidade

5.3 ESTRATÉGIAS DE AÇÃO: PROPOSTAS PARA A MOBILIDADE

As estratégias de ação do Plano de Mobilidade Urbana de Baião apresentam caracterização, prognósticos por cenários, diretrizes gerais, projetos, ações e instrumentos norteadores para a gestão. Em outras palavras, constituem uma forma de materialização dos princípios, dos objetivos e das diretrizes constantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana formulada pelo Ministério das Cidades.

Dois princípios fundamentais do Plano Nacional de Mobilidade Urbana nortearam este Plano: Sustentabilidade Ambiental e Inclusão Social, além da assimilação das Diretrizes do Plano Nacional de Mobilidade Urbana: Diminuir o número de viagens motorizadas; Repensar o Desenho Urbano, para melhorar a qualidade de vida e a segurança, em detrimento da fluidez do tráfego de veículos de passagem; Repensar a circulação de veículos priorizando os meios não motorizados; Desenvolver o sistema valorizando a bicicleta, de forma integrada.

Por outro lado, como instrumento legal que contribuirá para o desenvolvimento do município, foi construído a partir de uma visão geral do município, e não apenas urbana, focando os pontos de interface com o Plano Diretor Municipal, quanto ao Uso e Ocupação do Solo e Qualidade Ambiental nos âmbitos local e regional.

Nesse sentido, apresentamos o Plano de Ação a seguir na forma de quadro resumo, contendo eixos, objetivos, metas, ações e prazos para implantação das medidas.

5.3.1 Eixo 01: Gestão da Mobilidade

EIXO 01: GESTÃO DA MOBILIDADE
OBJETIVO GERAL Expandir a capacidade de planejamento e gestão do município: organização gerencial, carreiras, elenco de políticas prioritárias, definição de ações de curto/médio/longo prazo, estratégias, uso eficiente dos recursos, capacidade de articulação com parceiros e transparência.
OBJETIVOS ESPECÍFICOS Reorientar as políticas e estratégias de desenvolvimento urbano de forma a agregá-las ao planejamento da cidade e seus sistemas de transporte; Efetivar a integração e alinhamento entre Secretarias e Autarquias; Incrementar o referencial técnico dos gestores públicos municipais sobre as questões contemporâneas relativas ao desenvolvimento urbano e mobilidade; Fortalecer vínculos e colaborar para o compartilhamento de informações; Ampliar os conhecimentos de planejamento, formulação, análise e avaliação de políticas públicas; Implementar gestão eficiente da mobilidade por meio de recursos tecnológicos que representem instrumentos para o aumento de receitas, controle operacional, monitoramento de fluxos, fiscalização e qualidade dos serviços prestados;

<p>Estabelecer por meio de instrumentos jurídicos, processos, normas e padrões técnicos de sistemas tecnológicos para a gestão e controle dos sistemas de mobilidade (transporte público e privado); Disciplinar os projetos de polos geradores de tráfego, em atendimento à Lei Federal nº 9.503/97 ("Código Brasileiro de Trânsito") e às diretrizes do Plano de Mobilidade; Nortear a elaboração dos projetos por parte dos eventuais interessados na construção de empreendimentos enquadrados como polos geradores de tráfego de acordo com critérios e diretrizes estabelecidos.</p>		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
1. Implementação do Departamento de Trânsito e Transporte conforme a legislação	1. Revisão de proposta técnica para criação de cargos e definição de salários ao departamento para inclusão por meio de concurso público, regulamentando o desenvolvimento do trabalho com equipe técnica específica;	MÉDIO
	2. Adequação da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI.	CURTO
	3. Revisão de proposta de estrutura organizacional, atribuições ao departamento e perfis de cargos e competências;	MÉDIO
	4. Modernizar a gestão de tráfego (semáforos, vídeo monitoramento, lombada eletrônica, faixa de pedestre, ciclovias e ciclofaixas).	LONGO
	5. Fiscalizar os serviços de transporte coletivo (regularidade, pontualidade, itinerária).	LONGO
2. Criação do Conselho Municipal de Mobilidade (O conselho de Mobilidade deverá conter representantes das Secretarias ligadas à Mobilidade Urbana e a Sociedade Civil)	1. Criação do Conselho e fundo para planejar, debater, deliberar e fiscalizar a mobilidade municipal, além da composição que poderá ser representada por uma pessoa da área da Saúde, Educação, Administração, Agente de Trânsito e a Guarda Municipal;	MÉDIO
	2. Garantir a posse dos conselheiros e elaboração do regimento interno para funcionamento do referido órgão;	MÉDIO
	3. Aquisição e montagem da infraestrutura física do sistema de mobilidade;	LONGO
	4. Criar grupo de trabalho focado para implantação do plano de mobilidade;	MÉDIO
	5. Informatização da gestão de políticas urbanas e controle de processos;	LONGO
	6. Desenvolver banco de dados compartilhado que inclua informações sobre políticas públicas e a mobilidade, com a abertura de canais de informação, comunicação e participação pública.	LONGO
3. Criação do Fundo Municipal de Mobilidade (FUMMOB)	1. Instalação do FUNMOB com dotação orçamentária definida na LOA e prestação de conta;	MÉDIO
	2. Captar recursos financeiros e linhas de financiamento para obras de infraestrutura e operação do sistema voltado à mobilidade urbana e verificar de onde está vindo o recurso.	LONGO
	3. Estabelecer parceria entre a prefeitura, lojistas e moradores para requalificar áreas da cidade.	MÉDIO
4. Concurso Público para Agente de Trânsito com base na Lei 12.587/2012	1. Elaborar recomendação ao Gestor Municipal para a realização de concurso público para motoristas e agentes de trânsito com requisitos de capacitação e qualificação em curso CVE, tendo em vista a categoria CNH AB, para motorista; e para Agentes de Trânsito na categoria CNH A ou B.	MÉDIO
	2. Elaborar Plano de Capacitação para servidores empossados após concurso público para implementação do DEMUTRAN em 100% de Capacitação e 100% do quadro técnico-administrativo, através de curso de formação para agentes de trânsito;	LONGO

	3. Elaboração de plano de capacitação contemplando cronograma, tipos de treinamentos e servidores envolvidos;	LONGO
	4. Estimular a criação de no mínimo 50 (cinquenta) vagas para agente de trânsito + cadastro reserva, com o salário base inicial de 3x (três vezes) o valor. Para motoristas, 2 (duas) vagas + cadastro de reservas, com o salário base inicial de 2x (duas vezes) o valor. Todos esses cargos, deverão incluir vantagens de 100% de periculosidade, adicional noturno, risco de vida, plantão remunerado, auxílio fardamento, auxílio moradia, auxílio família, auxílio alimentação; com uma carga horária no total de 120h mensal.	MÉDIO
	5. Elaborar programa para capacitação continuada dos agentes de trânsito e órgãos gestores em conformidade à legislação em voga	LONGO
5. Criação da funcional de Agente de Trânsito e a criação do conselho municipal de trânsito	1. Elaborar e regulamentar a criação da funcional para o agente de trânsito, assegurando o direito ao seu deslocamento nos ônibus urbanos e intermunicipais ou voadeiras de forma gratuita, estando o agente em serviço, através da apresentação funcional. 2. Estimular e apresentar junto a câmara municipal para a aprovação da criação do conselho municipal de trânsito, através de pessoas com o curso de capacitação de AGENTES MULTIPLICADORES PARA A EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO, ao qual, irão compor o conselho.	CURTO
6. Adequação do arcabouço jurídico-normativo e administrativo-institucional do município às diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade e quadro normativo correlato	1. Elaboração e aprovação legislativa do arcabouço legal.	MÉDIO
	2. Planejamento e fiscalização da infraestrutura viária, incluindo vias urbanas e rurais, calçadas e passeios, ciclovias e ciclofaixas e auxiliar o IDURB no controle da expansão da malha viária em novos projetos de loteamento e projetos habitacionais;	MÉDIO
	3. Planejamento da circulação viária, incluindo ordenamento do tráfego, estacionamentos, controle, monitoramento e fiscalização do trânsito e a mobilidade dos cadeirantes em decorrência das calçadas;	LONGO
	4. Prévia do trânsito, quais os recursos estão sendo repassados para o FUMMOB.	MÉDIO
	5. A nova estrutura do DEMUTRAN deverá considerar: Elaboração e encaminhamento do projeto de lei do CONSELHO e FUMMOB à Câmara Municipal;	MÉDIO
	6. Elaboração do regulamento do FUMMOB prevendo os mecanismos de acompanhamento da gestão pelo Conselho Municipal de Mobilidade;	MÉDIO

5.3.2 Eixo 02: Infraestrutura Para Pedestres E Acessibilidade

EIXO 02: INFRAESTRUTURA PARA PEDESTRES E ACESSIBILIDADE		
OBJETIVO GERAL		
Garantir condições de infraestrutura satisfatórias para a circulação de pedestres com acessibilidade; prover calçadas, cruzamentos, mobiliário e equipamentos urbanos que resultam em uma cidade atrativa e segura para pedestres, sejam residentes ou visitantes.		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
Ampliar a participação do modo à pé na matriz da Mobilidade;		
Aumentar a qualidade de vida;		
Delegar a responsabilidade de implantação das calçadas à gestão Municipal.		
METAS	AÇÕES	PRAZOS

1. Plano para regularização e qualificação de calçadas em áreas residenciais e comerciais.	1. Criar diretrizes para construção e/ou adequação dos passeios públicos a partir de legislação específica e plano urbanístico;	MÉDIO
	2. Definir calçadas de circulação exclusiva para pedestres em área comercial ou outras áreas de grande fluxo de pedestres;	LONGO
	3. Construir calçadas em áreas de grande afluência de pedestres, centros comerciais ou vias de grande intensidade de tráfego de veículos e pedestres, que não atendam ao disposto na Lei, especialmente com relação a acessibilidade, transitabilidade e segurança viária;	MÉDIO
	4. Fortalecer o processo de desobstrução e fiscalização das calçadas buscando garantir mais segurança nos deslocamentos à pé;	MÉDIO
2. Programas de adequação do sistema viário e dos meios de transportes, com ênfase na acessibilidade para portadores de necessidades especiais	1. Criar legislação específica para acessibilidade no sistema viário e locais de uso público;	MÉDIO
	2. Definir e implementar sinalização para pedestres incluindo Pessoas com Deficiência sejam elas: visuais, sonoras, auditivas ou físicas, priorizando áreas especiais tais como: hospitais, escolas, centros de atendimento e demais locais onde há vulnerabilidade de pedestres;	MÉDIO
	3. Aquisição e montagem da infraestrutura física do sistema de mobilidade; Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade às edificações públicas e privadas, mediante a adequação da legislação municipal às exigências da legislação federal referentes à aprovação de projetos de construção, reforma e ampliação, e ao licenciamento de atividades comerciais e de prestação de serviços;	LONGO
	4. Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade nos passeios, mediante a adequação da legislação municipal que regulamenta a construção e reforma dos passeios, bem como as intervenções das concessionárias;	MÉDIO
	5. Ampliar a acessibilidade nos passeios melhorando a sua qualidade mediante a construção ou reforma do pavimento e a inclusão de itens de acessibilidade, tais como rampas de travessia e rotas acessíveis;	LONGO
	6. Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade ao transporte coletivo dotando os terminais e pontos de parada de equipamentos e infraestrutura adequados para utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.	LONGO
	7. Ampliar a autonomia, segurança e rapidez na circulação de pessoas com deficiência e idosos dotando as vias públicas de estacionamento exclusivo em locais priorizados e de acordo com a legislação pertinente;	LONGO
	8. Definir medidas moderadoras de tráfego, de proteção à travessia de pedestres, faixas elevadas, etc.	MÉDIO
3. Adequação do Código de Postura e Obras	1. Análise e ajuste do Código de Postura e Código de Obras do município, incluindo na legislação as complementações que se fizerem necessárias;	CURTO
	2. Criação de Cartilha para execução de obras relacionadas ao passeio público (nivelamento, dimensão, adequação, etc.);	MÉDIO

5.3.3 Eixo 03: Infraestrutura Para Veículos Não Motorizados

EIXO 03: INFRAESTRUTURA PARA VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

OBJETIVO GERAL

Garantir condições de infraestrutura satisfatórias para o uso da bicicleta como meio de transporte.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<p>Fomentar o uso de transporte cicloviário; Reduzir o uso de modos motorizados na matriz de viagens; Ampliar a segurança nos deslocamentos; Equipar a cidade com uma rede cicloviária com conectividade e continuidade para os serviços básicos; Promover o aumento do uso da bicicleta na cidade; Reduzir acidentalidade envolvendo ciclistas.</p>		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
1. Políticas para a circulação de bicicletas nas vias públicas.	1. Implantar estrutura cicloviária;	MÉDIO
	2. Construção de bicicletários;	LONGO
	3. Ampliar rede de vias e estacionamentos para bicicletas;	MÉDIO
	4. Elaborar programas de incentivo ao uso da bicicleta com as Indústrias, Comércio, Sindicatos, Associações;	MÉDIO
	5. Os incentivos podem ser econômicos, na forma de redução de impostos e “prêmios” para os trabalhadores que usarem a bicicleta para suas viagens casa/trabalho	MÉDIO
	6. Instalação de infraestrutura adequada para os ciclistas como vestiários e estacionamentos para bicicletas, entre outros	LONGO
	7. Construção de ciclovias e de estacionamentos para bicicletas	LONGO
2. Circulação de pedestres nos passeios e travessia das vias públicas nos locais de conflito com o tráfego motorizado.	1. Melhorar a segurança urbana e a segurança do trânsito do município. Ampliar os investimentos em iluminação das ruas, policiamento, campanhas de segurança no trânsito, entre outros;	LONGO
3. Instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prioriza os meios de transportes não motorizados	1. Redução da velocidade para veículos motorizados em determinadas zonas da cidade;	CURTO

5.3.4 Eixo 04: Infraestrutura De Vias Rodoviárias

EIXO 03: INFRAESTRUTURA DE VIAS RODOVIÁRIAS
<p>OBJETIVO GERAL Realizar as adequações viárias e de sinalização que ofereçam as condições mais adequadas e seguras possíveis, no espaço urbano disponível, para a circulação de pedestres, ciclistas e transporte motorizado.</p>
<p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS Expandir a integração da malha viária; Atualizar periodicamente a classificação funcional da rede viária e determinar necessidades de adequações; Aumentar a eficiência na circulação; Reduzir os conflitos viários; Amortizar a incidência de acidentes de trânsito; Manter as redes de circulação em condições satisfatórias permanentemente; Efetivar as atualizações e adaptações que se façam necessárias ao longo do tempo pelo uso e deterioração natural, por novos padrões técnicos ou mudanças nas necessidades e organização do espaço urbano. Melhorar condições de circulação e segurança viária para pedestres, ciclistas e transporte coletivo; Estruturar as redes de circulação para as áreas de consolidação e expansão urbana e garantir que o crescimento da malha urbana ocorra de forma ordenada e de acordo com os eixos de expansão escolhidos;</p>

Assegurar a implementação de um centro de controle que atenda aos requisitos para a integração com os demais sistemas tecnológicos para a gestão da mobilidade (videomonitoramento e lombada eletrônica); Garantir que o crescimento da malha urbana ocorra de forma ordenada e de acordo com os eixos de expansão escolhidos através de legislação.

METAS	AÇÕES	PRAZOS
1. Ampliação, melhorias e conservação de vias urbanas e rurais.	1. Pavimentação e conservação de ruas e avenidas;	CURTO
	2. Abertura de novas vias;	LONGO
	3. Obras e melhorias das vias urbanas e rurais;	CURTO
	4. Conservação e melhorias de estradas vicinais;	CURTO
	5. Sinalização de Vias;	MÉDIO
2. Promover a eficiência, a qualidade e a segurança nos fluxos de deslocamento humano e material, nas zonas urbana e rural, mediante a articulação entre a política de transportes, e planejamento do sistema viário.	1. Obras de infraestrutura viária para melhorias no trânsito;	MÉDIO
	2. Criação de estacionamento de moto-táxi e de táxi;	CURTO
	3. Melhorar e ampliar a sinalização nas vias urbanas e rurais;	MÉDIO
	4. Serviços de fiscalização e regulamentação do trânsito nas vias e passeios públicos	MÉDIO
	5. Ampliação dos serviços de drenagem pluvial	CURTO
	6. Definir despesas do fundo específica para manutenção de vias	CURTO
	7. Adequação ou reestruturação de Estação Rodoviária	LONGO
3. Ampliação e/ou melhoria da rede de iluminação pública, tendo em vista as exigências de expansão urbana e regional.	8. Abertura de ciclofaixas;	CURTO
	1. Serviços de iluminação pública;	CURTO
4. Expandir os serviços de asfaltos nas vias	1. Buscas convênios e parcerias;	CURTO
5. Melhoria da trafegabilidade de pedestres.	1. Serviços de reformas em calçamentos, meio-fios, etc.	CURTO

5.3.5 Eixo 05: Transporte Motorizado Individual

EIXO 05: TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL		
OBJETIVO GERAL		
Qualificar e regulamentar os serviços concessionados.		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
Reforçar a regulação dos serviços de táxi e mototáxi; Proporcionar um atendimento qualificado ao usuário; Restringir os serviços clandestinos; Fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar a prestação do serviço de transporte público individual aos objetivos prescritos no Plano de Mobilidade Urbana; Atender às exigências contidas no artigo 27 da Lei Federal 8.987/95, inclusive no que diz respeito às permissões de táxis e moto táxi.		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
1. Promover a eficiência,	1. Regulamentar através de Decreto a atividade de transporte individual de passageiros e mercadorias, Táxi e Mototáxi;	CURTO

qualidade e a segurança no transporte de passageiros e nos fluxos de deslocamentos.	2. Tipificar os serviços de Moto táxi conforme a atividade exercida por autônomo, empresa ou cooperativa;	CURTO
	3. Obrigar conforme legislação vigente o uso de capacete e outros equipamentos de segurança;	MÉDIO
	4. Concessão de táxis adaptados para portadores com deficiência;	MÉDIO
	Serviços de melhorias do transporte de táxis, táxi lotação e moto táxi	MÉDIO
	Definir prazo para concessão de licença para exercer as atividades afins	MÉDIO
2. Redução do número de acidentes	1. Estudos de Engenharia de Tráfego;	LONGO
	2. Campanhas Educativas sobre segurança viária;	MÉDIO
	3. Atividades de Fiscalização;	CURTO/MÉDIO

5.3.6 Eixo 06: Transporte Público Coletivo

EIXO 06: TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO		
OBJETIVO GERAL		
Implantar sistema de transporte público coletivo sustentável com acessibilidade para zona urbana e posteriormente zona rural.		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
Melhorar as condições de mobilidade com segurança e economicidade entre as áreas residenciais e áreas com oferta de empregos, comércio, serviços e equipamentos públicos de educação, saúde, assistência social, cultura e lazer;		
Garantir condições de infraestrutura adequada para o usuário de transporte público;		
Oferecer prioridade ao transporte público no uso da rede viária;		
Disseminar e aumentar a atratividade e potencial de desenvolvimento de outras áreas comerciais através do transporte público coletivo;		
Fomentar a ocupação de áreas vazias através do transporte público coletivo;		
Estabelecer diretrizes e princípios para garantir a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo, promovendo um sistema mais democrático e inclusivo.		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
1. Criar condições para um transporte coletivo rápido, confortável e de baixo custo, aumentando a eficiência para atrair mais usuários para o sistema.	1. Criar linhas do transporte coletivo se possível com integração tarifária (passagem única);	LONGO
	2. Serviços de melhorias do transporte coletivo municipal rural;	MÉDIO
	3. Fiscalizar periodicamente os veículos quanto a idade, documentação e segurança para os usuários;	CURTO
	4. Decreto municipal definindo as regras para o transporte público coletivo rural;	CURTO
2. Aumento das frotas	1. Atividades relacionadas à fiscalização;	MÉDIO
	2. Combate ao tráfego ilegal;	CURTO
3. Criar meios para ampliar as ações de fiscalização e segurança no trânsito, beneficiando o usuário de transporte coletivo	1. Ampliar a estrutura e definir itinerários e horários e pontos de parada do transporte coletivo;	CURTO
	2. Implantação e melhoramento de abrigos de ônibus;	MÉDIO
	3. Fiscalização de veículos de transporte coletivo;	CURTO
	4. Pavimentação de itinerários do transporte coletivo urbano.	MÉDIO

5.3.7 Eixo 07: Fretamento

EIXO 07: FRETAMENTO		
OBJETIVO GERAL		
Reduzir o número de veículos em trânsito na parte central do Município priorizando as vias estreitas, evitando assim atrasos no trânsito e congestionamentos.		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
Reforçar a regulação dos serviços de fretamento; Garantir mais segurança no embarque e desembarque de passageiros.		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
Regulamentação da categoria através de associação e cooperativas	1. Regulamentar através de Decreto a atividade de transporte individual de passageiros e mercadorias, Táxi e Mototáxi;	CURTO
	2. Tipificar os serviços de Moto táxi conforme a atividade exercida por autônomo, empresa ou cooperativa;	MÉDIO
	3. Obrigar conforme legislação vigente o uso de capacete e outros equipamentos de segurança;	MÉDIO
	4. Concessão de táxis adaptados para portadores com deficiência;	LONGO
	5. Serviços de melhorias do transporte de táxis, táxi lotação e moto táxi	MÉDIO
	6. Definir prazo para concessão de licença para exercer as atividades afins	CURTO
	7. Definir tarifas, tabela padrão para os serviços de táxi, moto táxi e carro de frete	CURTO

5.3.8 Eixo 08: Transporte Escolar

EIXO 08: Transporte Escolar		
OBJETIVO GERAL		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
Criar rotas que possam esta contemplando o alunado da rede pública de ensino.	1. Saída do bairro do limão, atendendo o bairro Cumbucão, passando pelas escolas Pequeno Príncipe, Levindo Rocha, Imaculada Conceição, Santo Antônio, Sinagoga, até a Escola de Ensino Médio Francisca Nogueira da Costa Ramos no Bairro Novo.	CURTO
	2. Saída do bairro Tracuá, passando pelas escolas Abel Chaves, Santo Antonio, Lucimar Lemos, Sinagoga até a Escola de Ensino Médio Francisca Nogueira da Costa Ramos no Bairro Novo.	CURTO
	3. Saída do Bairro do Maracanã, passando pela Escola Criança Esperança, São Francisco, Sinagoga até a Escola de Ensino Médio Francisca Nogueira da Costa Ramos.	CURTO
	4. Saída da Antônio Baião passando pela escola, imaculada Conceição, santo Antônio, sinagoga até a escola de ensino médio Francisca Nogueira da Costa Ramos no bairro novo.	CURTO
	5. Saída da Santos Dumont, passando pela Escola Santo Antônio, Sinagoga até a Escola de Ensino Médio Francisca Nogueira da Costa Ramos no Bairro Novo.	CURTO
	6. Criação de faixa de Ciclista	MÉDIO

5.3.9 Eixo 09: Transporte De Cargas

EIXO 09: Transporte De Cargas		
OBJETIVO GERAL		
Garantir o abastecimento, a distribuição de bens e cargas, o escoamento da produção e a prestação de serviços, com veículos de carga de maior eficiência logística e menor impacto ambiental dando preferência sempre que possível aos veículos elétricos, de pequeno porte, mistos, especiais e não-motorizados;		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
Definir a Rede Viária Básica de Interesse de Cargas;		
Desenvolver estudos para definição de modelo para simulação de cargas;		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
Criar medidas administrativas e penalidades em caso de descumprimento da lei que regulamenta o município;	1. Estudar as condições das vias, caso seja necessário a mudança de inversão de sentido;	MÉDIO
	2. Estabelecer, gerenciar e monitorar o estacionamento dos estabelecimentos comerciais e entre outros;	LONGO
	3. Criar credenciamento de transporte para veículos não autorizados em virtudes do descarregamento de cargas em locais de difícil acesso;	MÉDIO
Regulamentar placas de sinalização de declive e active;	1. Regulamentação das cargas (inflamáveis), buscando horários que não atrapalhe o fluxo do trânsito e também a segurança daqueles que utilizam o espaço público;	MÉDIO
	2. Adequação de veículos como por exemplo as carretas mediante o cumprimento e a tonelada para carga e descarga naquela via em transito;	LONGO
Locação de estacionamentos em ocupação do espaço;	1. Descarregamento em período de pouco ou nenhum fluxo e com a utilização dos EPI'S obrigatórios;	MÉDIO
	2. Fazer cumprir o código de postura do município para não obstruir as calçadas;	MÉDIO
	3. Responsabilizar em caso de objetos nas vias ou ao seu redor por meio do descarregamento;	CURTO
Fazer planejamento urbano conforme as atividades de ocupação e fiscalização de trânsito;	1. O uso de sinalização conforme a legislação do CTB;	CURTO
	2. Medidas de segurança no controle da circulação de pessoas e veículos;	MÉDIO
Direcionar relacionamentos com base em informações obtidas pela autoridade de trânsito nas condições traçadas para melhorias da mobilidade relacionada ao fluxo.	1. Alencar experiências adquiridas nas condições do tráfego de veículo;	MÉDIO
	2. Em caso de fluxo, orientar e minimizar impactos negativos que estes transportes poderiam causar a sociedade de modo geral;	MÉDIO
	3. O uso adequado do solo e sua ocupação;	LONGO

5.3.10 Eixo 10: Transporte Hidroviário

EIXO 10: Transporte Hidroviário	
OBJETIVO GERAL	
Traçar métodos para um bom desenvolvimento do serviço público hidroviário onde não haja dificuldades da população para o uso deste serviço de forma em garantir acessibilidade e segurança para todo e qualquer do povo;	

OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
Fiscalização da movimentação e armazenagem de cargas de circulação e das instalações em portos marítimos em parceria com as instituições competentes como DEMUTRAN, GUARDA MUNICIPAL, PM, PC, ADEPARÁ e entre outros;		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
Organizar a saída de veículos e entrada de passageiros;	1. Fiscalização e a garantia da ordem;	CURTO
	2. Segurança na entrada e saída;	MÉDIO
Ponto fixo para venda de passagens hidroviárias;	1. Orientação e fiscalização da compra e venda de passagens;	CURTO
	2. Segurança dos EPI's obrigatórios e limites de cargas por embarcações conforme as normas de cada um;	MÉDIO
	3. Taxas destinadas ao município;	MÉDIO
Acessibilidade;	1. Pisos adequados e corrimãos;	LONGO
	2. Sinalização refletivas;	MÉDIO
	3. Identificação dos funcionários;	MÉDIO

5.3.11 Eixo 11: Educação E Cidadania Para O Trânsito

EIXO 11: Educação E Cidadania Para O Trânsito		
OBJETIVO GERAL		
O trânsito é um espaço público e compartilhado, onde podemos interagir com as outras pessoas, conhecer novos amigos, enfim, conviver respeitando os deveres e exigindo os direitos que temos, enquanto cidadãos que somos.		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
É o de orientar e educar crianças, jovens e adultos, para que tenham um comportamento cordial, tranquilo, humanizado e amistoso no trânsito.		
METAS	AÇÕES	PRAZOS
Curso de capacitação	1. Promover curso de capacitação para os membros que compõem o departamento municipal de trânsito quanto também a população local;	MÉDIO
	2. Promover concurso relacionado ao trânsito;	CURTO
Trabalhar nas entidades como, igreja, associações, ong's através de parcerias, escolas e outros;	1; Usar espaço físico com público alvo na igreja ou em outro lugar;	MÉDIO
	2. Trabalhar com teatro ou encenações;	LONGO
Realizar ações nas datas comemorativas conforme cronograma municipal;	1. Colocar estandes para distribuição de folders educativos;	LONGO
	2. Implementar brincadeiras relacionadas ao trânsito nas praças no dia das mães e das crianças;	
	3. criação do mascote educativo de nome JABUTRAN, o qual representará o Demutran em diversos eventos;	CURTO
	4. Realizar concursos de bicicletas e sorteios de brindes, o uso dos EPI's e faixas educativas;	MÉDIO
	5. Trabalhar dentro dos quiosques em entradas e saídas de veículos, estacionamento permitido ou não, fazendo orientação do menor das outras pessoas, quanto ao perigo da falta de equipamentos de segurança, o não uso do retrovisor, capacete e cinto de segurança;	MÉDIO
	6. Passeio de ciclismo, gincanas e estacionamento;	
	7. organizar o círculo de forma que o trânsito não paralise;	MÉDIO
	8. Leis em conjunto com o setor educativo para trânsito.	
	9. Semana nacional de trânsito onde deverão seguir o cronograma do DETRAN-PA;	
	9. Publicidade do eventos realizados na cidade;	

	10. Secretaria de meio ambiente deverá fazer orientação nos eventos que faz uso de animais, durante a obstrução da via;	
Mudança de comportamento dos condutores	1. Paradas ou abordagens educativas;	CURTA
	2. Publicidade;	CURTA

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nas análises dos componentes de mobilidade que constituem o sistema de mobilidade de Baião é possível compreender suas especificidades e identificar problemas e externalidades negativas a serem mitigados, bem como levantar potencialidades e externalidades positivas a serem estimuladas e perpetuadas.

Consequentemente perante a realidade exibida conclui-se que as ações, programas e metas fundadas neste plano à serem inseridas no município de Baião torna admissível a reestruturação da cidade que se encontra desorganizada quanto a sua infraestrutura viária, hidrovária e tráfego local. a prefeitura com a finalidade de sanar tais problemáticas definiu bases para cumprimento de ações por meios de seus órgãos e demais parceiras que surgirem para contribuir com melhoria da qualidade de vida do município, haja vista que, o PLAMOB foi elaborado com participação pública e conseguiu-se obter um diagnóstico preciso da real situação da mobilidade local, bem como as propostas de ações para melhoria da qualidade de vida de toda a população.

Este plano de ação foi preparado dando prioridade a uma ordem de hierarquia para o pedestre, transporte não motorizado, transporte coletivo viário e hidrovário e posteriormente transporte individual motorizado.

Contribuindo para a definição dos objetivos estratégicos e elaboração de instrumentos de planejamento esse diagnóstico consolida informações básicas para a construção de cenários prospectivos cuja elaboração parte da formulação de hipóteses de transformações locais e regionais, considerando ainda a análise da dinâmica urbana e estudos acerca das tendências de expansão da cidade e revelando pontos de atenção que contribuem fundamentalmente na tomada de decisão quanto às ações e instrumentos a serem desenvolvidos para a melhoria das condições de mobilidade da população.

Assim, o presente documento define as bases para a elaboração de propostas para o enfrentamento dos problemas encontrados e desenvolvimento das potencialidades identificadas nas análises apresentadas, visando à consolidação de objetivos estratégicos e ferramentas de planejamento que fomentaram a definição de políticas e ações promotoras de melhorias no sistema de mobilidade de Baião.

Para a devida conclusão deste diagnóstico, ao mesmo precisam ser acrescentadas fotos da realidade de cada um dos componentes de mobilidade via anexos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ministério das Cidades (2013), Política Nacional de Mobilidade Urbana – Cartilha da Lei nº 12.587/12, Ministério das Cidades, Brasília.

BUHRMANN, S.; WEFERING, F.; e RUPPRECHT, S, Guia. Desenvolvimento e implementação de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. Alemanha: Rupprecht Consult, 2011.

Ministério das Cidades (2015), PlanMob – Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, Ministério das Cidades, Brasília.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Censo Demográfico, 2010.

Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas Programa de Pós-Graduação em Geografia, Mestrado Acadêmico em Geografia; “O Território quilombola de Araquembaua, Baião-PA /” Carla Joelma de Oliveira Lopes. - 2017.

Universidade Federal do Pará Instituto de Ciências da Educação Programa de Pós-Graduação em Educação; Curso de Especialização em Educação do Campo: “Desenvolvimento e Sustentabilidade Disc.: Educação do campo e Políticas Públicas”; Prof. Dr^a. Neila Reis. Belém/PA, 2009.

BAIÃO. Lei Orgânica do Município de Baião, de 04 de abril de 1989.

BAIÃO. A Lei Complementar nº 1.392-A/2006, 03 de Outubro de 2006, dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Baião.

BAIÃO. A Lei nº 350/2003, de 20 de Março de 2007, institui o Código de Postura do Município de Baião e dá outras providências.

BAIÃO. A Lei nº 033/2007, de 23 de Março de 2007, institui o Código de Obras e Edificações do Município de Baião e dá outras providências.

BAIÃO. Lei nº 1461/2011, de 06 de junho de 2011, Reestruturação da Administração Organizacional da Prefeitura Municipal de Baião e dá outras providências.

PARÁ. Lei nº 6.020/1997, Dispõe sobre as normas de adaptação de prédios de uso público, a fim de assegurar o acesso adequado aos portadores de deficiência.

PARÁ. Lei nº 10.098/2000, que trata das condições de acessibilidade das pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida.

BRASIL. Lei nº 12.587/2012, de 03 de janeiro de 2012, Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) tendo seu objetivo centrado em orientar, instituir diretrizes para a legislação local e regulamentar a política de mobilidade urbana da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Planalto do Governo, 2012. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em 30 de Novembro de 2020.

BRASIL. Lei nº 10.048/2000, de 08 de novembro de 2000, Estipula atendimento prioritário às pessoas com idade avançada, gestante e lactante. Planalto do Governo, 2000. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110048.htm>. Acesso em 30 de Novembro de 2020.

BRASIL. Lei nº 10.098/2000, de 19 de dezembro de 2000, estabelece critérios a respeito da acessibilidade universal através da supressão de obstáculos à mobilidade. Seu principal objetivo é garantir a acessibilidade em todas as edificações, instalações e espaços públicos e privados. Planalto do 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm>.

BRASIL. Lei nº 10.257/2001, de 10 de julho de 2001, Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Planalto do Governo, 2001. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>.

ANEXOS

MAPA DE PAVIMENTAÇÃO DA SEDE DE BAIÃO/PA



MAPA DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DA SEDE DE BAIÃO/PA



LEGENDA		EQUIPAMENTOS	
	VIAS BAIÃO	7 -	BIBLIOTECA MUNICIPAL DE BAIÃO
	ÁREA URBANIZADA	11 -	C. C. N. SRA DE NAZARÉ
	HIDROGRAFIA	14 -	CÂMARA MUNICIPAL DE BAIÃO
	15MUE250GC_STR	4 -	CIMITÉRIO MUNICIPAL SÃO JORGE
		17 -	CONSELHO TUTELAR DE BAIÃO-PA
		13 -	E.M.E.F. PROP. ABEL CHAVES
		10 -	ESCOLA MUNICIPAL DE ENSINO FUNDAMENTAL SINAGOGA
		8 -	ESCOLA MUNICIPAL DE ENSINO FUNDAMENTAL LEVINDO ROCHA
		9 -	ESTÁDIO MUNICIPAL DE BAIÃO
		15 -	HOSPITAL MUNICIPAL SÃO JOAQUIM
		1 -	IGREJA PREBISTERIANA
		2 -	IGREJA SANTO ANTÔNIO DE PADUA
		12 -	MERCADO MUNICIPAL DE BAIÃO
		16 -	POSTO DE SAÚDE LINDALVA RAMOS
		6 -	PRAÇA JOÃO CÂNCIO
		5 -	PRAÇA SANTO ANTÔNIO
		3 -	PREFEITURA MUNICIPAL DE BAIÃO
		19 -	TERMINAL RODOVIÁRIO DE BAIÃO
		18 -	UNIDADE DE SAÚDE FAMILIAR ESTORZO BRAGA
		20 -	BOSQUE MUNICIPAL BELA FLOR.

SISTEMA DE INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS



DATUM: WGS 1984
 Fonte: IBGE, Prefeitura Municipal de Baião
 Levantamento: 1:250.000
 Elaboração: Prefeitura Municipal de Baião
 Execução: Rafael dos Reis Gonçalves
 Ano: 2021

MAPA DE CIRCULAÇÃO VIÁRIA DA SEDE DE BAIÃO/PA



<p>LEGENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> VIAS BAIÃO ÁREA URBANIZADA HIDROGRAFIA 15MUE250GC_SIR 	<p>SENTIDO DAS VIAS (MÃO DUPLA)</p> <ul style="list-style-type: none"> → ESQUERDA ← DIREITA
---	--

SISTEMA DE INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS



DATUM: WGS 1984
 Fonte: IBGE, Prefeitura Municipal de Baião
 Levantamento: 1:250.000
 Elaboração: Prefeitura Municipal de Baião
 Execução: Rafael dos Reis Gonçalves
 Ano: 2021

MAPA DE INCIDÊNCIA DE ACIDENTES SEDE DE BAIÃO/PA



MAPA DE SISTEMA VIÁRIO DA SEDE DE BAIÃO/PA



Recuperação das Vias Públicas



Foto: Victor Farcun

Trapiche Municipal - Principal área de embarque e desembarque da cidade



Foto: Victor Farcun

Ituquara Mobilidade aquática.

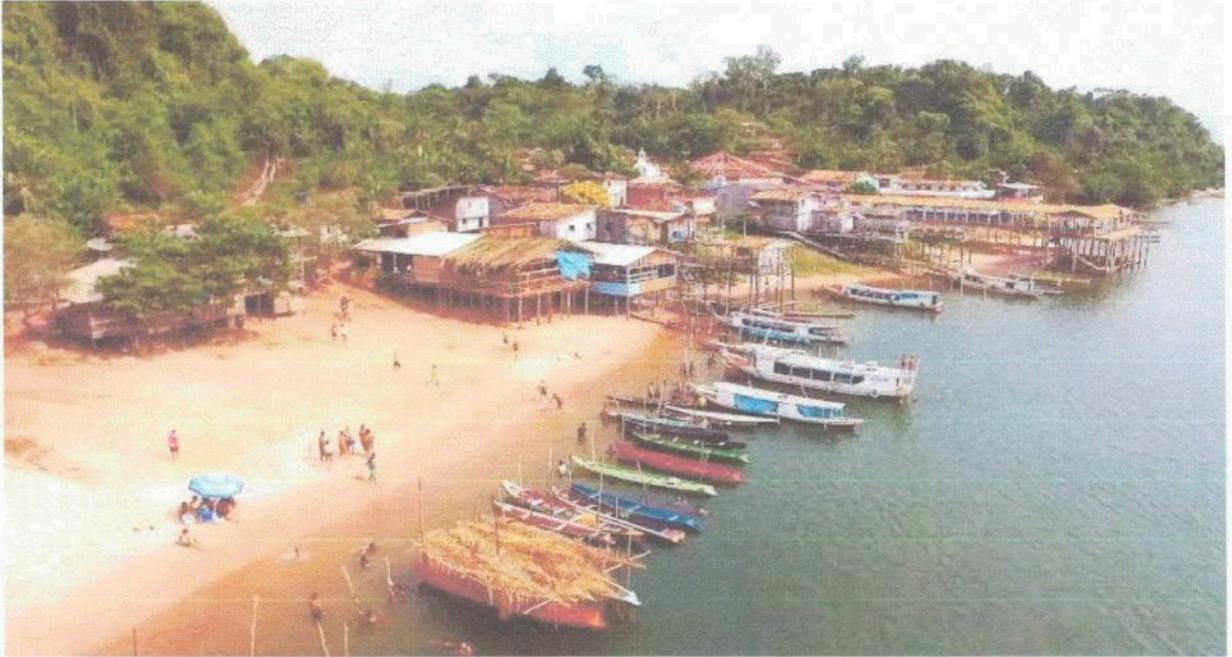


Foto: Victor Farcun

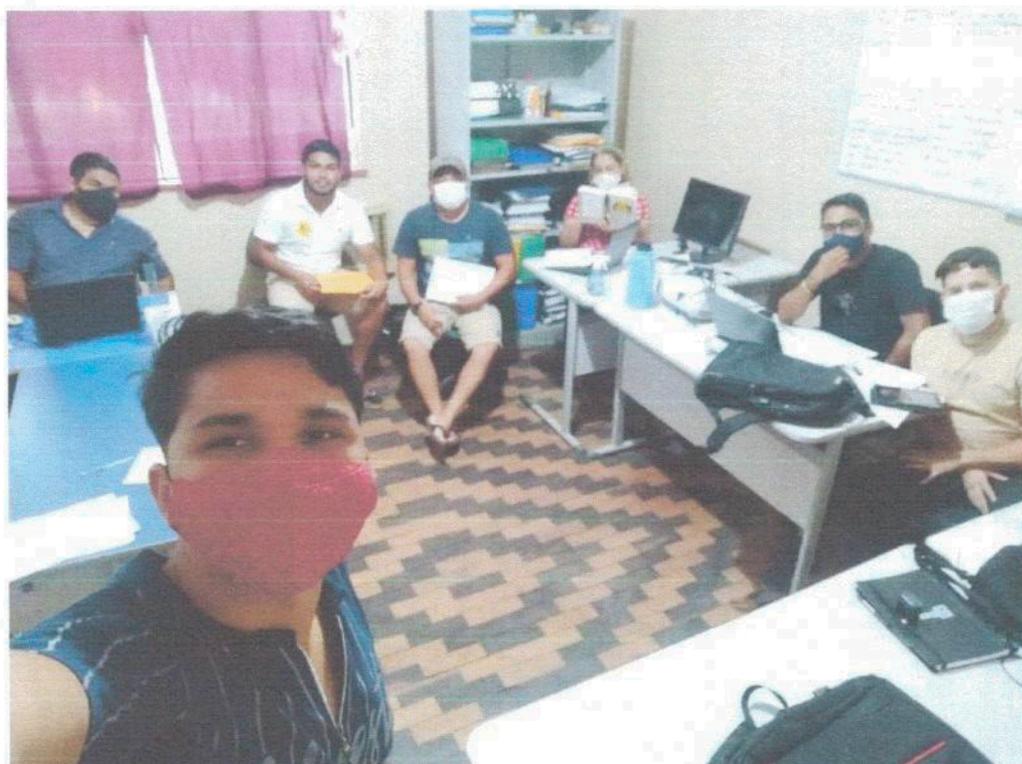
Rabeta - Meio de transporte típico das comunidades ribeirinhas, essa versão é uma versão compacta e ágil.



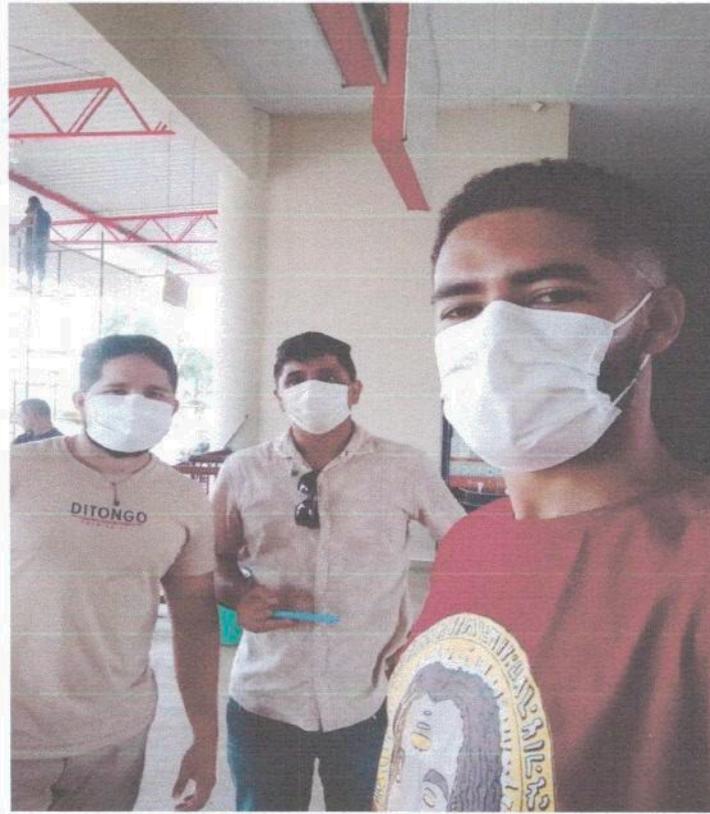
Foto: Victor Farcun



Reunião Técnica realizada no dia 05/11/2021 às 11:00Hs. SEPLANG e DEMUTRAN.



Reunião Técnica realizada no dia 16/11/2021 às 17:00Hs. SEPLANG, COMISSÃO PLAMOB E DEMUTRAN.



Visita Técnica realizada ao terminal Rodoviário Municipal pela SEPLANG no dia 11/03/2021.