

2ª Consulta Pública

Plano de Mobilidade Urbana de Maceió

 10 de Setembro de 2026

 FGV PROJETOS


PREFEITURA DE
MACEIÓ

**Cidade
de Todos Nós**

PLANO MUNICIPAL DE

**mobi
idade**



Sumário de **Apresentação**

-  Credenciamento e recepção
-  Abertura Institucional
-  Apresentação — **Diagnóstico** da Mobilidade Urbana de Maceió
-  Apresentação — **Prognóstico** da Mobilidade Urbana de Maceió
-  Intervalo — Coffee Break
-  Apresentação — **Estudos e Proposições** para a Mobilidade Urbana de Maceió
-  Espaço para perguntas e manifestações
-  Explicação da dinâmica do Dia 2 — estrutura das salas
-  Encerramento

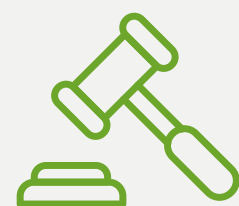


PLANO MUNICIPAL DE
mobi
lidade

Contextualização do Projeto

O que é o PlanMobi?

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana define como Maceió vai se deslocar nos próximos 10 anos e é obrigatório por lei.



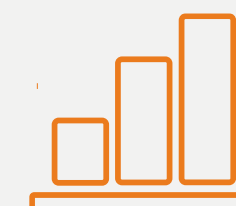
Base Legal

Lei Federal nº 12.587/2012 — Política Nacional de Mobilidade Urbana. Obriga o município a ter o plano e define o que ele precisa conter.



Quem elabora?

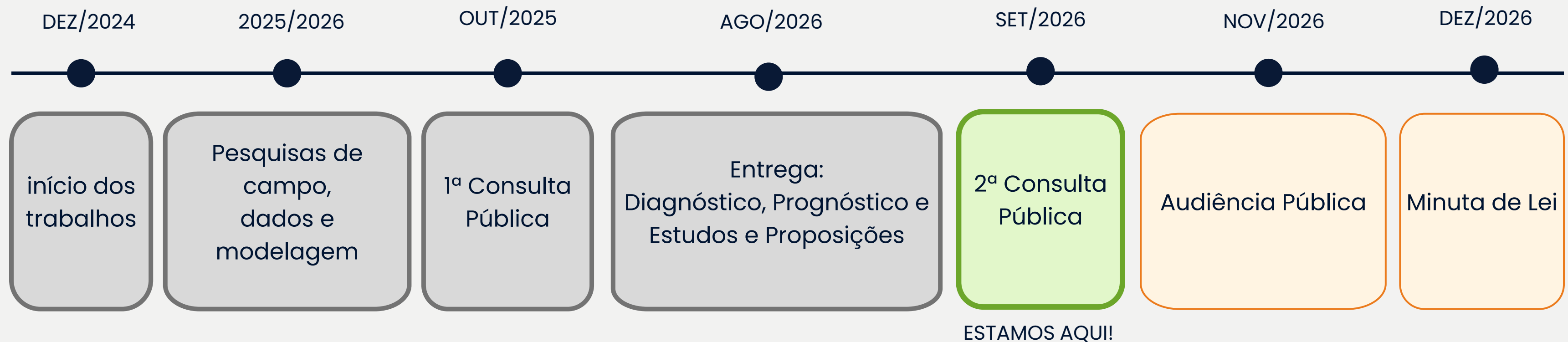
Prefeitura Municipal de Maceió com apoio técnico da FGV Projetos. Contrato nº 344/24, assinado em 28/11/2024.



Horizonte

2026 a 2035. Projeções, diretrizes e ações dimensionadas para os próximos dez anos.

Linha do tempo do PlanMobi



O que foi feito nas pesquisas de campo?

- Levantamento de campo em cerca de 252 km de vias: 86 vias em 17 regiões e 16 vias estruturantes em 4 trechos, com até 19 critérios técnicos
- Pesquisa Origem-Destino com a população: 6.189 entrevistas em domicílios e em 21 polos geradores, mais 7.071 entrevistas de comportamento (março a maio de 2026), cruzadas com telefonia móvel e bilhetagem
- Contagens volumétricas classificadas em 24 pontos, com câmeras e processamento automatizado: 6 pontos nas rodovias de acesso e 18 nas avenidas estruturantes
- Levantamentos temáticos: embarque e desembarque, pesquisa de carga na Orla, estacionamentos, restrições de circulação e 29 terminais e pontos de integração
- Escuta direta da população na 1ª Consulta Pública e consultas a stakeholders: professores, representantes de classe, gestores e operadores do sistema

As pesquisas que sustentam o Plano

Tudo o que será apresentado hoje vem destas seis frentes de levantamento, realizadas entre 2024 e 2026.

1

Inventário viário

≈252 km de vias inspecionadas

- Ciclo 1: 150 km em 86 logradouros, em 17 regiões
- Ciclo 2 (out.–nov./2025): 102 km em 16 vias estratégicas
- 19 critérios: calçada, segurança, sinalização e dimensões

2

Pesquisa com a população

6.189 entrevistas O-D e 7.071 de comportamento

- Domicílios sorteados em 200 zonas e 21 polos geradores
- Campo de 17/03 a 09/05/2026, em tablets
- Origem, destino, motivo, modo e avaliação do sistema

3

Dados massivos

Telefonia, bilhetagem e GPS

- Telefonia anonimizada: semana de 16 a 22/03/2026
- Bilhetagem e GPS do DMTT (maio/2025): 157 linhas municipais, 4 metropolitanas e 3 da CBTU
- Matrizes O-D e sobe e desce por linha, trecho e hora

4

Contagens volumétricas

24 pontos com câmeras

- 6 pontos de linha de contorno nas rodovias: 24 h por 3 dias
- 18 pontos de travessia nas avenidas: 16 h por dia
- Classificação automática: motos, autos, ônibus e caminhões

5

Cargas, vagas e integrações

Levantamentos temáticos de campo

- Pesquisa de carga na Orla (08/05/2026)
- Corredores logísticos, porto e polos de carga
- 3 zonas de pressão por vagas e 29 terminais e pontos de integração

6

Escuta da população e de atores

1ª Consulta Pública e stakeholders

- 278 respostas online, 52 presenciais e 6.066 contribuições
- Pesquisa de percepção e comportamento
- Professores, entidades de classe, gestores e operadores

Fontes secundárias: Censo 2022 (IBGE), portfólio de investimentos da RMM (BNDES/ENMU, 2025), Plano Mestre do Porto, ANTAQ e legislação municipal.

A pesquisa com a população em números

6.189

entrevistas Origem-Destino, em domicílios sorteados e em 21 polos geradores de viagens

7.071

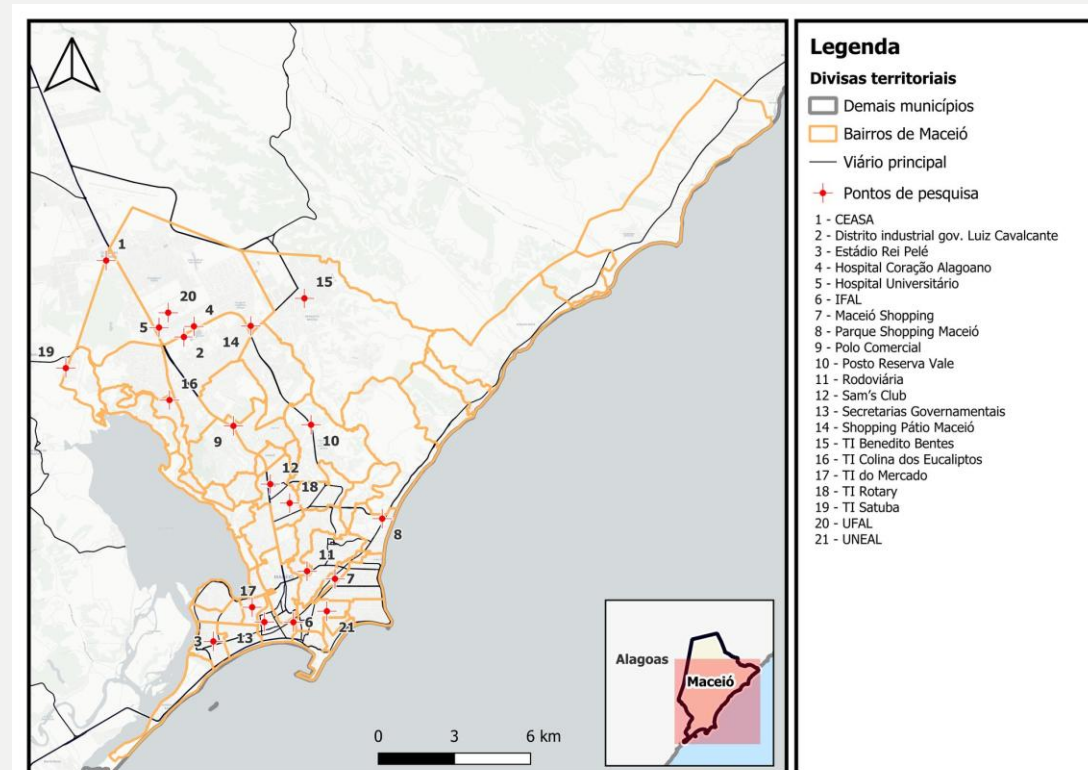
entrevistas válidas de comportamento e percepção sobre o sistema de mobilidade

200 zonas

de tráfego em 8 regiões administrativas, com amostra calculada zona a zona (95% de confiança)

8 semanas

de campo, de 17 de março a 9 de maio de 2026, com questionário único em tablets (ODK Collect)



Localização dos 21 polos de pesquisa e zonas de tráfego (Produto 2.4a)



Como foi feito

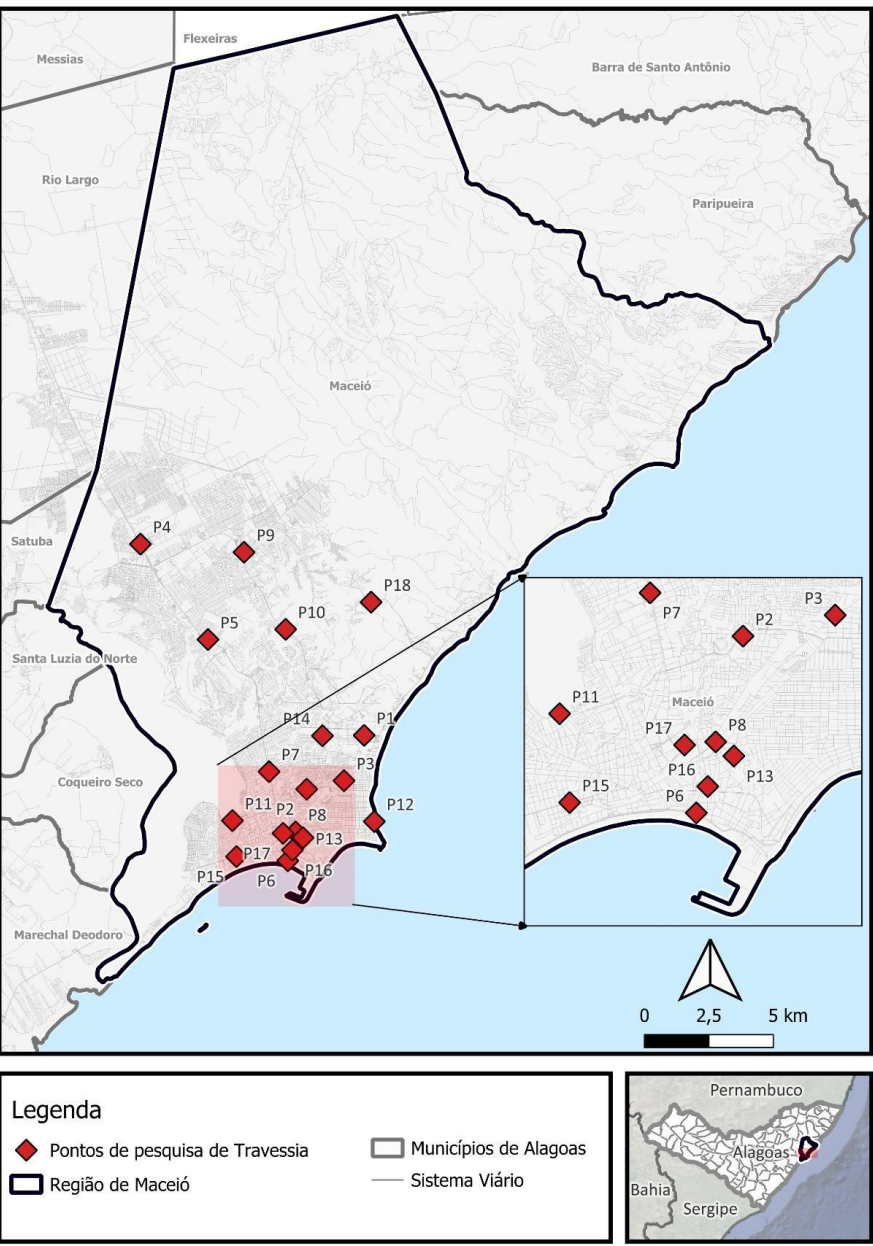
- Amostragem casual simples por zona, com endereços sorteados a partir de bases do governo estadual
- Entrevistas domiciliares complementadas em polos: shoppings, terminais de integração, UFAL, IFAL, hospitais, CEASA, Distrito Industrial e secretarias
- Formulário único de origem-destino e de comportamento, com registro em tablets e consistência diária dos dados
- Base cruzada com telefonia móvel anonimizada (16 a 22/03/2026) e com a bilhetagem eletrônica do DMTT
- Resultado: matriz de deslocamentos, motivos, horários, modos e avaliação do serviço por região

Fonte: Produtos 2.4a (Pesquisa O-D) e 2.5a (Pesquisa de Comportamento), FGV Projetos, 2026. Fotos: treinamento da equipe e coleta em polo (acervo FGV).

COMO CHEGAMOS ATÉ AQUI • CONTAGENS VOLUMÉTRICAS

Contagens volumétricas: 24 pontos com câmeras

18 PONTOS • LINHA DE TRAVESSIA



6 PONTOS • LINHA DE CONTORNO



24 pontos

de contagem volumétrica classificada, com câmeras IP e processamento automático das imagens

24 h × 3 dias

nos 6 pontos de linha de contorno: AL-101 (norte e sul), AL-105, BR-104, BR-316 e BR-424, de 10 a 14/03/2026

16 h por dia

nos 18 pontos de linha de travessia (6h às 22h), em avenidas e rodovias, entre 16/03 e 01/04/2026

Para que servem esses volumes

Motos, autos, ônibus e caminhões contados por sentido e por hora alimentam o Estudo de Demanda e a calibração do modelo: 100% dos pontos de controle com GEH menor que 10.

Fonte: Produtos 2.6a, 2.7a e 2.8a (contagens volumétricas de linha de contorno e de travessia), FGV Projetos, 2026. Fotos: instalação de câmeras (acervo FGV).

Revisita à 1ª Consulta Pública

Grandes Números

278

Respondentes no
formulário online

4.974

Respostas no
formulário completo

3.306

Respostas nos
temas específicos

52

Respondentes na
consulta presencial

1.092

Contribuições
presenciais

3

Salas de
oficina temática



Maior Faixa Etária

126 respondentes: 19 e 30 anos
97 respondentes: 31 e 45
anos.



Bairros mais representados

Cidade Universitária, Jatiúca,
Antares, Benedito Bentes, Serraria
e Ponta Verde.



Revisita à 1ª Consulta Pública

O que vocês disseram? **136 ocorrências em 4 eixos**

Universo: 136 ocorrências registradas na 1ª Consulta Pública — 278 respondentes no formulário online e 52 participantes presenciais.

Os 10 problemas **mais** citados

- Falta de acessibilidade e inclusão para PCD e mobilidade reduzida
- Precariedade das calçadas
- Fragmentação da rede cicloviária
- Inacessibilidade de veículos e pontos de ônibus
- Falta de capacitação humanizada e cultura de paz no trânsito
- Falta de participação social, transparência e comunicação
- Deficiência de pavimentação e manutenção viária
- Fragilidade na gestão do espaço público
- Ausência de política estruturada de mobilidade ativa
- Deficiência na qualidade e manutenção da frota

Transporte Público, Integração e Qualidade

50

Infraestrutura Viária e Espaço Público

30

Mobilidade Ativa e Ciclovias

30

Acessibilidade e Inclusão

26

0 10 20 30 40 50

O papel de cada Consulta Pública

1ª CONSULTA PÚBLICA

Quais são os problemas?

- Caráter diagnóstico
- Escuta aberta da população
- Formulário online + oficinas presenciais
- Resultado: 25 problemas sintetizados

2ª CONSULTA PÚBLICA

Estas soluções resolvem? Qual vem primeiro?

- Caráter avaliativo e de priorização
- Apresentação dos três produtos técnicos
- Avaliação e debate em salas temáticas
- Resultado: ranking de prioridades da população



PLANO MUNICIPAL DE
mobili
idade

Diagnóstico

Além da população, o diagnóstico ouviu quem opera, regula e estuda a mobilidade

As consultas a stakeholders complementaram a 1ª Consulta Pública e os levantamentos de campo.

1

Academia

Professores e pesquisadores de universidades

- Leitura técnica das causas estruturais dos problemas
- 4 entrevistas

2

Entidades de classe

Representantes de categorias profissionais e conselhos

- Visão dos setores diretamente afetados pelas propostas
- 4 entrevistas

3

Gestão pública

Órgãos municipais e estaduais de mobilidade e planejamento

- Dados operacionais, marco regulatório e projetos em curso
- 5 entrevistas

4

Operadores e sociedade

Operadores do sistema, setor produtivo e organizações da sociedade civil

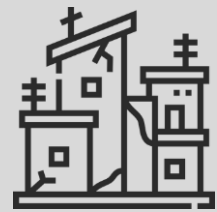
- Condições de operação, logística e demandas territoriais
- 4 entrevistas

O que essa escuta acrescentou ao diagnóstico

Contribuiu para a leitura técnica dos problemas que a escuta social, por natureza, não capta, e ancorou as propostas nos atores que terão de executá-las.

Fonte: registros da equipe FGV Projetos (a consolidar); Diagnóstico da Mobilidade Urbana, capítulo 6 (1ª Consulta Pública).

“O modelo de deslocamento de Maceió se desequilibrou estruturalmente.”



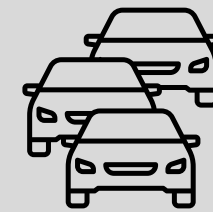
Crescimento periférico

Desassistido de
transporte coletivo



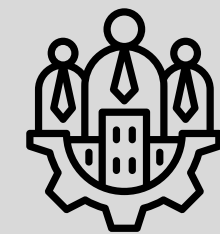
Frota em expansão

Acelerada e
desproporcional



Malha viária saturada

Nos eixos críticos

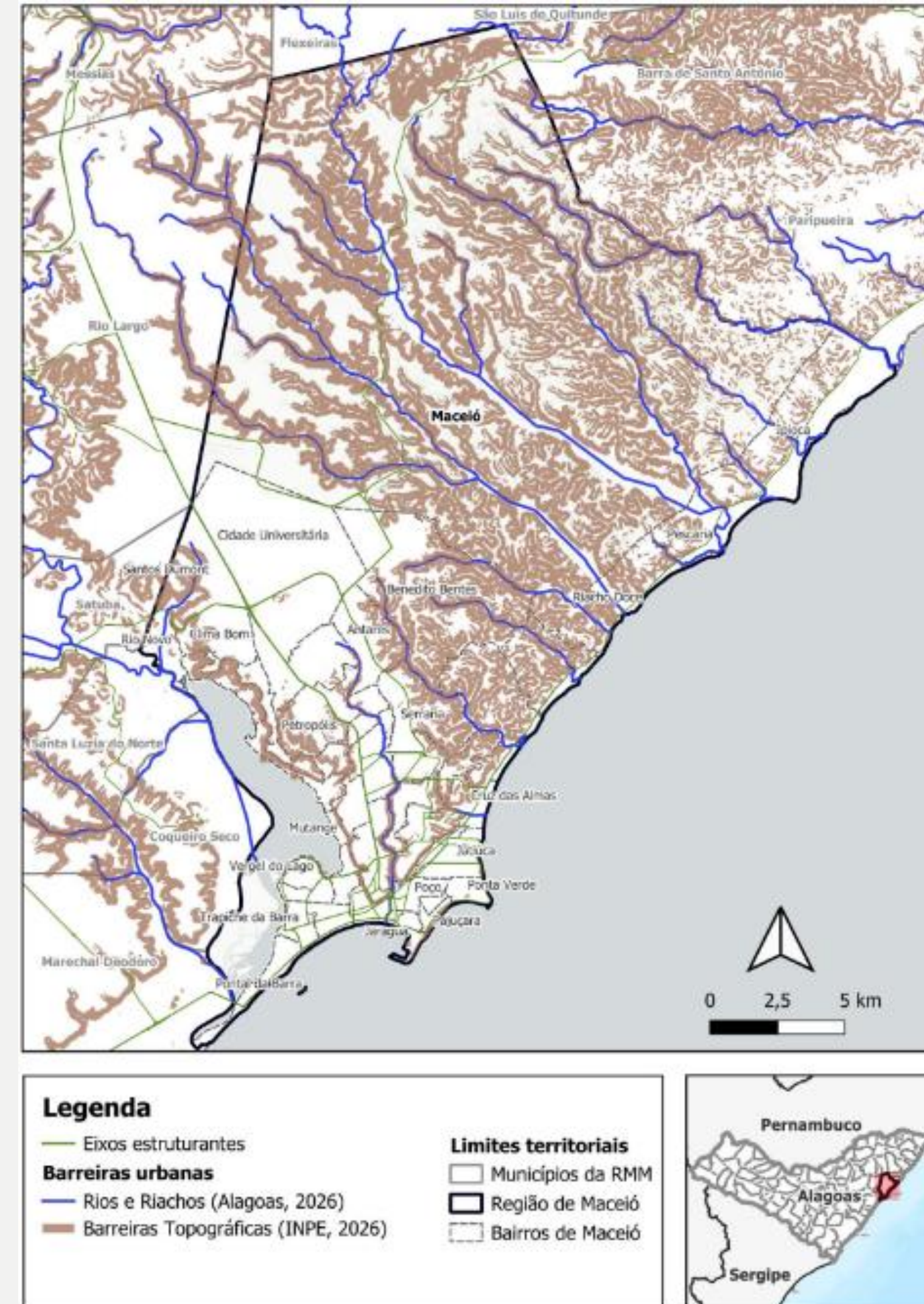


Governança

Fragmentada e não
integrada

Uma cidade estreita, presa em corredores

- Tabuleiros, grotas, vales estreitos e encostas íngremes limitam a criação de novos eixos Norte–Sul
- A Laguna Mundaú fecha o lado oeste do território
- Um terreno ainda mais irregular a leste comprime o corredor de desenvolvimento urbano
- No ponto mais estreito, esse corredor tem cerca de 5 km de largura — na região do Tabuleiro dos Martins



O crescimento urbano tem avançado sobre áreas cuja oferta de transporte coletivo ainda se encontra em processo de consolidação

+68,2%

Jacarecica

+65,2%

Cidade Universitária

+48,3%

Antares

Crescimento populacional entre os Censos de 2010 e 2022, nos bairros da Parte Alta e do Litoral Norte.

Coincidem, em grande parte, com áreas ainda pouco atendidas pela rede de transporte coletivo estruturante...

No caso do Litoral Norte, a infraestrutura viária foi classificada de ruim a péssima no levantamento de campo. Parte desse crescimento decorre da realocação forçada de moradores dos bairros atingidos pela subsidência do solo ocasionada pela atividade de mineração da Braskem — população que chegou a bairros que não haviam sido preparados para recebê-la.

Fonte: Diagnóstico da Mobilidade Urbana — IBGE, Censo 2022; levantamento de campo IMTRAFF, 2024–2025.

DIAGNÓSTICO • TERRITÓRIO

Subsidência do solo ocasionada pela atividade de mineração da Braskem

Um evento que redesenhou a cidade

14,5 mil

famílias realocadas pelo PCF

≈58 mil

peças, estimadas à média de 4 por família — dentro da faixa de 55 a 60 mil das áreas de monitoramento

6 linhas

de ônibus extintas — cerca de 1,6 milhão de passageiros/ano

1 eixo viário

inteiro perdido, ligando o Centro a Petrópolis pela borda lagunar

Mutange -100% · Bebedouro -88,8% · Pinheiro -71,8% | Carregamento hoje praticamente nulo no eixo ferroviário do VLT, na borda lagunar

Duas consequências que atravessam todo o diagnóstico

1. Os fluxos se concentraram em Fernandes Lima e Durval de Góes Monteiro, já saturadas
2. A população realocada pressionou bairros sem oferta estruturante de transporte

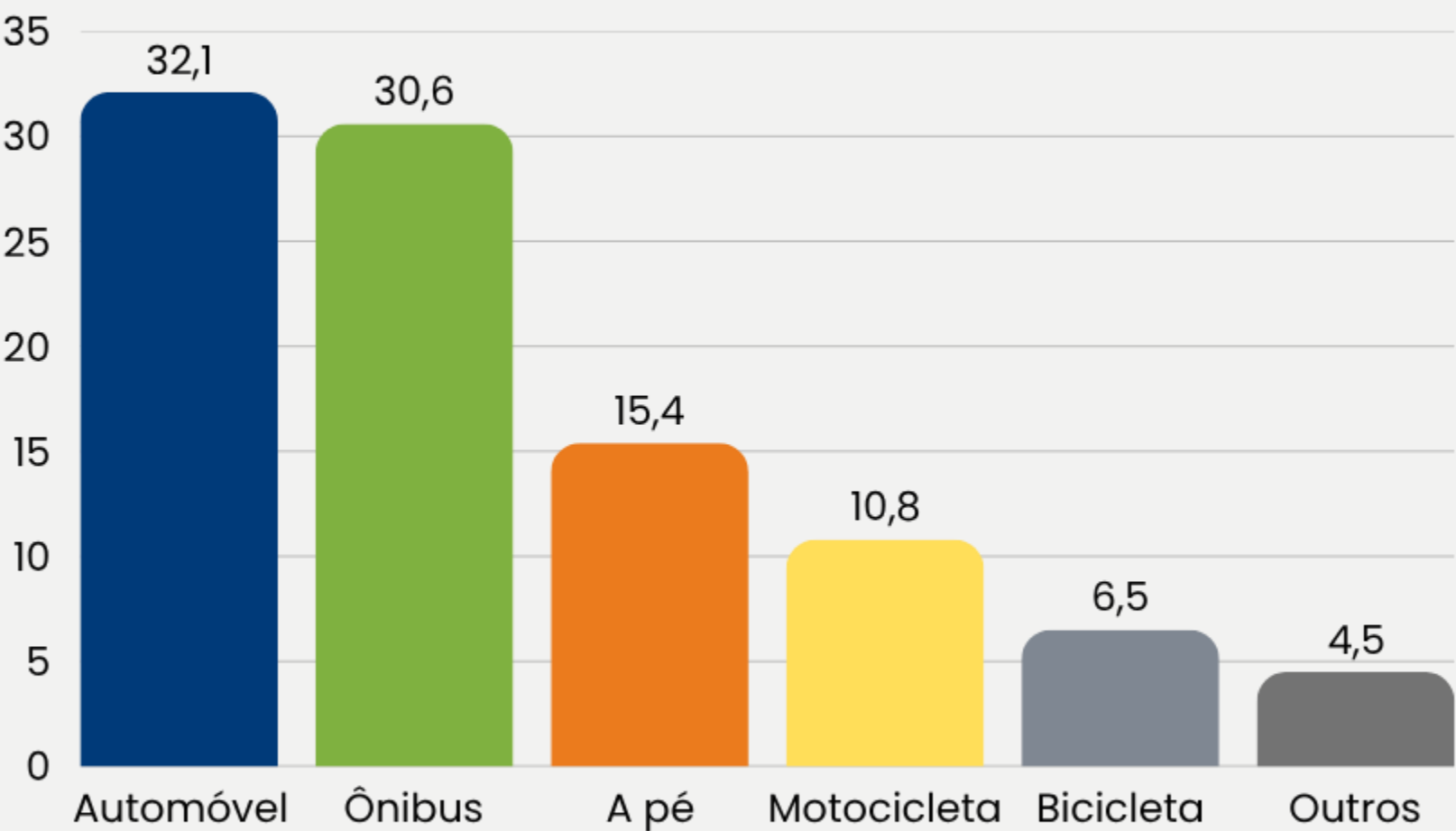
Fonte do número de famílias: Programa de Compensação Financeira e Apoio à Realocação (PCF). Estimativa de pessoas: 14,5 mil famílias × média de 4 pessoas por família. Faixa de 55 a 60 mil: áreas de monitoramento da Defesa Civil de Maceió. Demais dados: IBGE, Censos 2010 e 2022; DMTT.

Áreas com risco de afundamento em Maceió

Bairros monitorados e evacuados até o dia 30/11/2023



Como as pessoas se deslocam hoje



42,9% individual motorizado
(automóvel + motocicleta)

30,7% público coletivo
(ônibus + trem ou metrô)

21,9% são modos ativos: 15,4% a pé e 6,5% de bicicleta.

Padrão semelhante ao de Fortaleza e Natal. Salvador é a exceção positiva do Nordeste — lá o coletivo supera o individual, resultado de metrô, BRT e rede de ônibus com alta integração física, operacional e tarifária.

Universo: população de Maceió que se desloca por motivo de trabalho ou estudo (IBGE, Censo 2022). Fonte: Diagnóstico da Mobilidade Urbana — divisão modal por motivos trabalho e estudo.

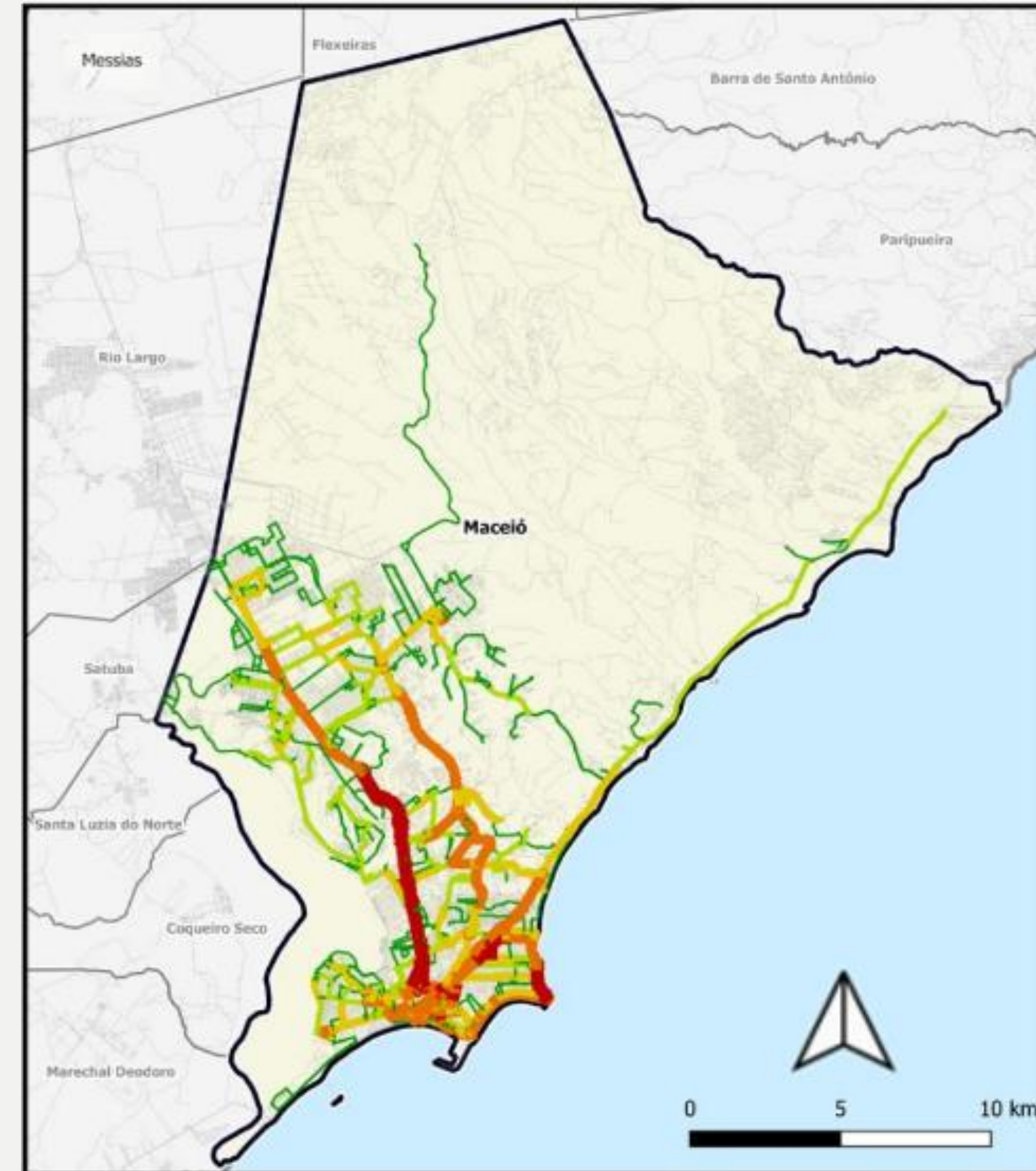
O retrato operacional do transporte coletivo

Indicador	Situação atual
Modelo de operação	Concessão SIMM, vigente desde 2021, com integração temporal de 1h30
Uso pela população	Cerca de 70% da população da Região Metropolitana usa transporte coletivo diariamente
Demanda de referência	≈600 mil passageiros por dia
Passe Livre estudantil	58.836 estudantes beneficiados — alta de 110% em 2024
Tarifa	A menor entre as capitais brasileiras
Sistema sobre trilhos	Papel complementar: cobertura restrita, baixa frequência e trechos interrompidos
Malha cicloviária	90 km — eram 30 km no início da gestão

A rede é radial e as linhas se sobrepõem

- Rede predominantemente radial, convergindo ao Centro pelas avenidas Fernandes Lima, Menino Marcelo e Comendador Gustavo Paiva
- Há trechos com mais de 40 linhas passando pelo mesmo eixo viário
- Itinerários longos, do tipo “porta a porta”, porque pagar a segunda tarifa custa mais do que o tempo ganho na conexão

Como a integração é limitada, o usuário evita o transbordo.
→ Para não obrigar o transbordo, o sistema cria linhas longas.
→ Linhas longas exigem mais frota, custam mais e ficam menos pontuais.
→ Menos pontualidade afasta o usuário.



Legenda

Linhas por trecho

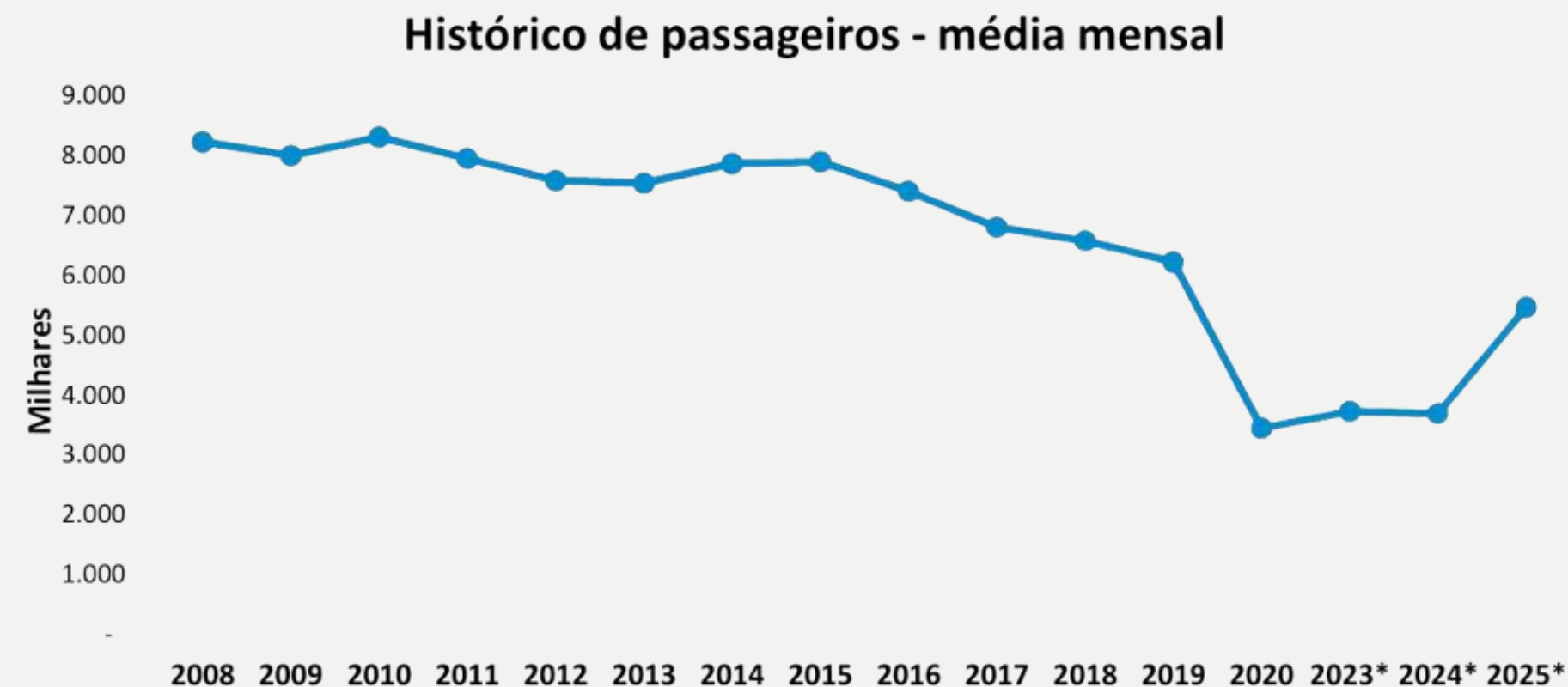
- De 1 a 5 linhas
- De 6 a 10 Linhas
- De 11 a 20 linhas
- De 21 a 40 linhas
- Acima de 40 linhas

Base viária

- Divisas territoriais
- Maceió
- Demais municípios



A demanda vem caindo há mais de uma década



O que a curva mostra?

- Queda ao longo dos anos 2010, com intensificação a partir de 2016
- Queda abrupta em 2020, com a pandemia
- Retomada gradual, ainda distante do patamar pré-pandemia

Parte dessa perda é estrutural: ela não volta sozinha com o tempo. O comportamento está alinhado ao de outras cidades brasileiras e se associa à migração para automóvel, motocicleta e aplicativos.

Universo: passageiros transportados nas linhas municipais de Maceió — série histórica de médias mensais. Fonte: Prognóstico da Mobilidade Urbana, Gráfico 4.1.1.

O contraste que define o desenho urbano de Maceió



PARA O CARRO

98% das avaliações de largura da pista de rolamento: excelente

95% das avaliações de iluminação viária: excelente



PARA O PEDESTRE

71% das avaliações de acessibilidade das calçadas: péssima

66% da integridade física do passeio entre péssimo, ruim e regular

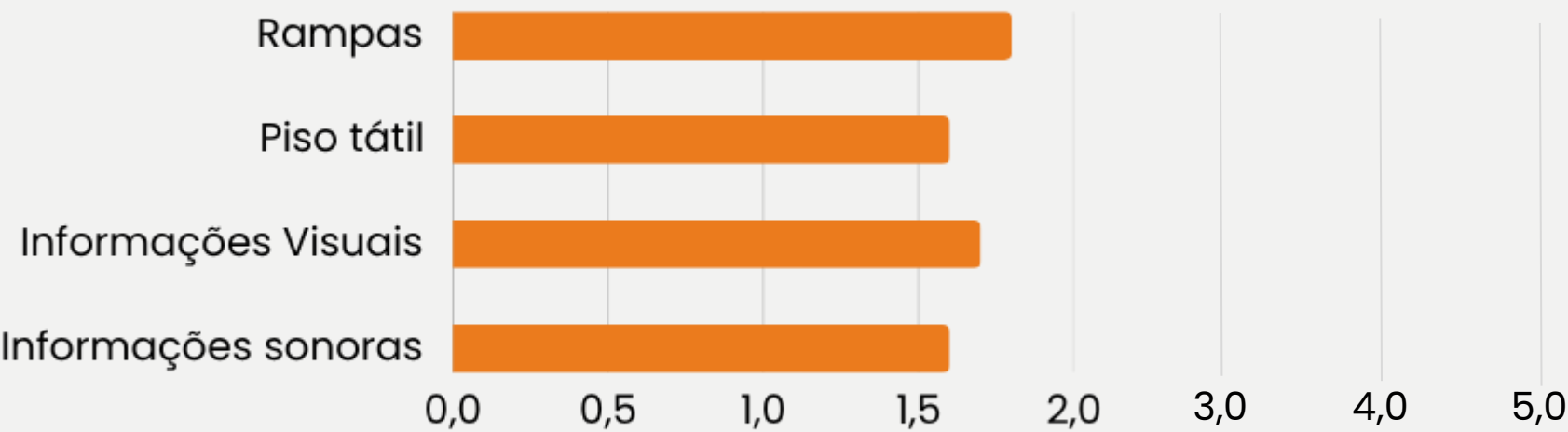
Esses indicadores foram medidos na mesma seção de via

É uma evidência de que a calçada, no desenho urbano de Maceió, é tratada como espaço residual — o que sobra depois de dimensionar a pista, sem padrão construtivo consistente.

Universo: seções de via avaliadas no inventário viário — 252 km em 86 logradouros de 17 regiões e 16 vias estruturantes. Fonte: Diagnóstico da Mobilidade Urbana — levantamento de campo.

Acessibilidade: as notas que a população deu

Nota média atribuída pela população, em escala de 1 a 5



MÉDIA GERAL: 1,7

FROTA ADAPTADA: ACESSIBILIDADE

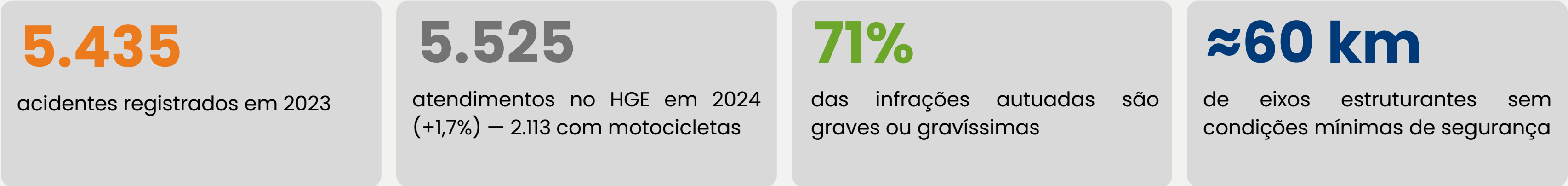
13 respondentes disseram que os veículos possuem adaptações, mas com falhas de uso ou de manutenção

- Desnível entre a calçada e o veículo derrota o embarque
- Elevadores fora de operação e catracas inadequadas
- Espaços públicos sem acesso adequado: 10 respostas

ACESSIBILIDADE FOI O PROBLEMA MAIS CITADO DE TODA A 1ª CONSULTA PÚBLICA: 20 OCORRÊNCIAS.

Universo: participantes da 1ª Consulta Pública — 278 respondentes online e 52 presenciais; oficina de Acessibilidade e Inclusão, etapa presencial. Fonte: 1ª Consulta Pública do PlanMobi.

Segurança viária: um problema estrutural



DOIS DOS QUATRO TRECHOS ESTRUTURANTES AVALIADOS APRESENTAM RISCO MUITO ALTO

Acesso Nordeste	40,84 km	Lagoa – Cidade Universitária	20,45 km
-----------------	----------	------------------------------	----------

Repare na sobreposição: o lugar onde a cidade mais cresceu é o lugar onde precisa de mais cautela para circular. Os dois trechos de risco muito alto estão nos vetores de maior crescimento demográfico.

Fonte: Diagnóstico da Mobilidade Urbana — HGE, RENAEST, DMTT; levantamento de campo IMTRAFF, 2024–2025.

Bicicleta: rede atual

30 km → 114.9 km
de malha cicloviária. A expansão produziu redução mensurável de acidentes com ciclistas.

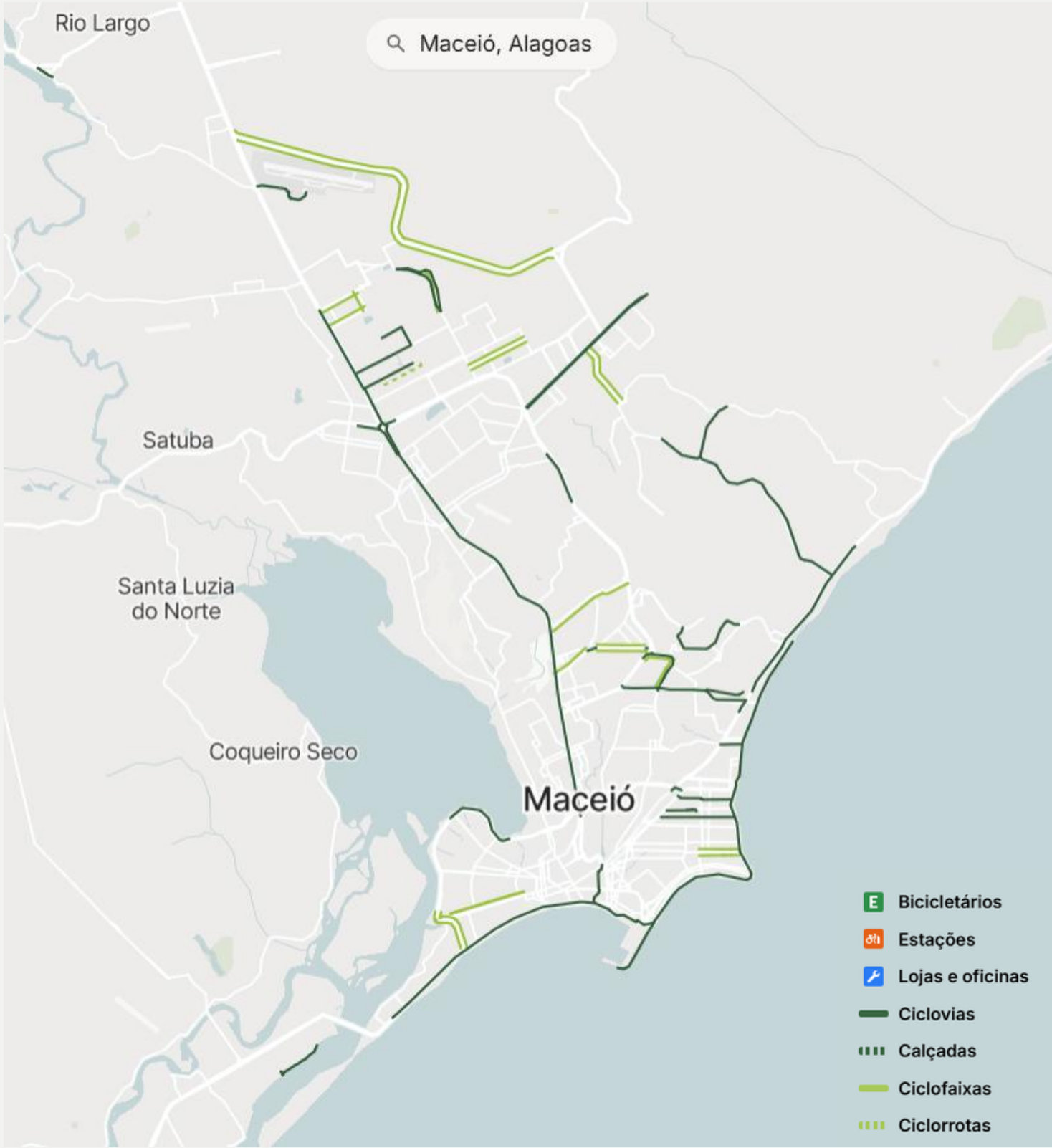
Média de 1,7
nas notas dadas pela população: ciclovias 1,8 · calçadas 2,3 · largura 1,6 · sinalização 2,2 · pavimentação 1,9 · iluminação 1,7

O QUE A POPULAÇÃO PEDIU, NOMINALMENTE

- Conectar a ciclovia da Orla à Avenida Fernandes Lima
- Sinalizar os pontos de conflito da ciclovia da Fernandes Lima
- Travessias seguras e fim da ocupação das calçadas por veículos
- Implantar ciclovia em Santa Amélia
- Bicicletários, paraciclos e bicicletas compartilhadas
- Fiscalização, manutenção e ações educativas



Rede Atual – Perfis Cicloviários



Universo: 278 respondentes online e 52 presenciais da 1ª Consulta Pública; malha cicloviária conforme CicloMapa. Fonte: CicloMapa / 1ª Consulta Pública — PlanMobi.

Cargas urbanas e a interface porto-cidade

Corredores logísticos

- Níveis de controle de velocidade insatisfatórios
- Ausência de política dedicada a veículos de carga
- Falta de infraestrutura para modos ativos, o que agrava conflitos
- Eixos estruturantes já saturados nos horários de pico

Última milha

- Ausência de regulamentação específica
- Insuficiência de vagas de carga e descarga
- Operação informal no meio-fio e parada em segunda fila
- Efeito cascata sobre ônibus, pedestres e fluidez do tráfego

Interface porto-cidade

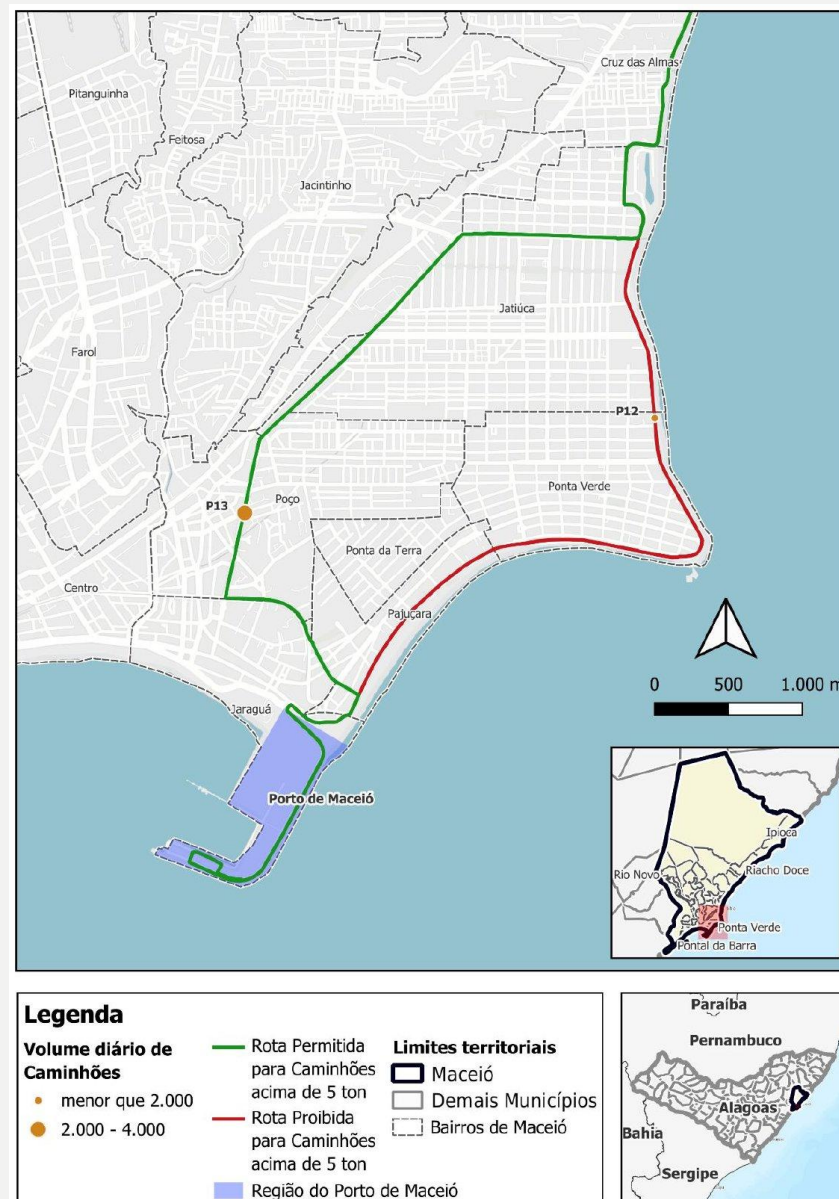
- Gargalos nos acessos terrestres ao Porto de Maceió
- Ausência de sistema efetivo de agendamento e monitoramento da portaria
- Risco de filas nos horários de pico
- Conflitos de caminhões pesados documentados na Orla

A 1ª Consulta chegou ao mesmo lugar por outro caminho:

11 respondentes pediram restrição de horário para veículos de carga e 8 pediram rotas exclusivas.

Fonte: Diagnóstico e Prognóstico da Mobilidade Urbana; 1ª Consulta Pública, tema Transporte de Carga.

Cargas: o que os levantamentos mostraram



Rotas permitidas e proibidas para caminhões acima de 5 t entre o Porto e a Orla (Figura 76 do Diagnóstico).

3.822

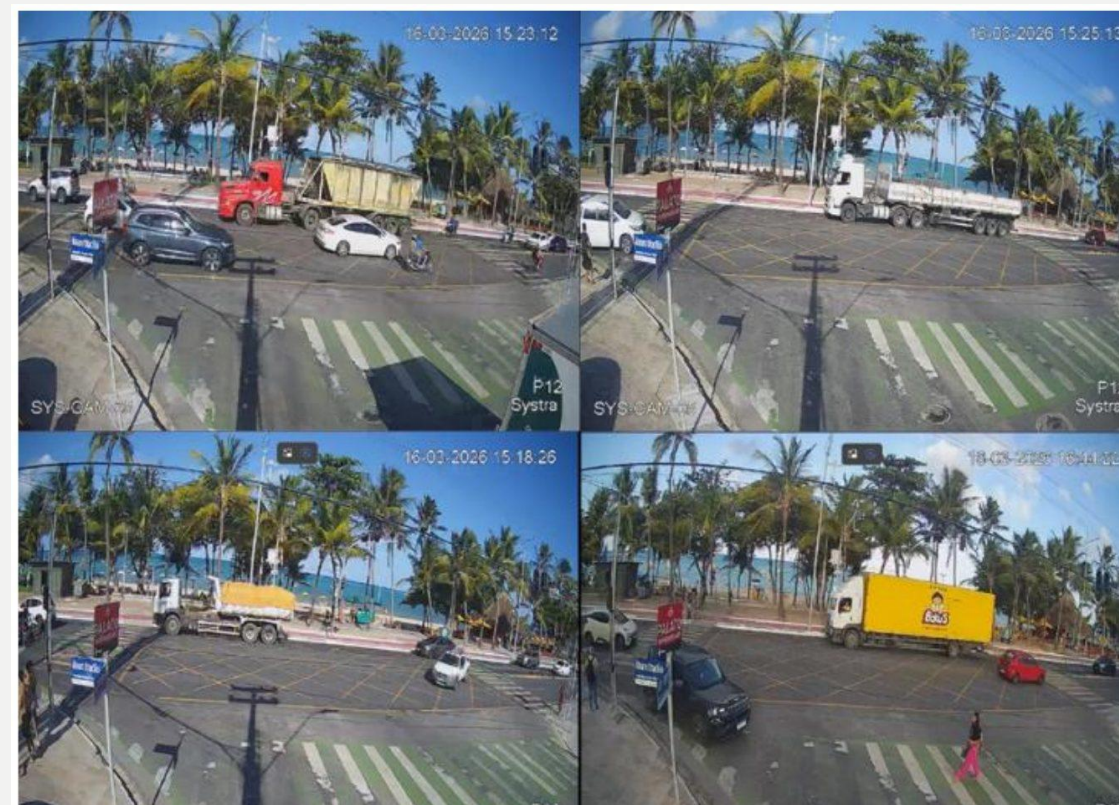
veículos pesados por dia na BR-104 (P3), principal porta de entrada de carga do município

2.273

veículos pesados por dia na BR-316
(P4), eixo de acesso à BR-101 Sul

33%

dos caminhões no pico da Av. Álvaro Otacílio (Ponto 12) são de grande porte; os demais 66% são VUCs



Caminhões pesados registrados na Orla pelas câmeras da contagem (Figura 78 do Diagnóstico).

Pesquisa de carga na Orla (08/05/2026)

- Estabelecimentos de Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca: 76% do setor de alimentação (restaurantes e quiosques)
- Abastecimento diário, com utilitários, caminhões de pequeno porte e VUCs
- Restrição a caminhões acima de 5 t vigente desde 2022, mas veículos pesados seguem acessando a Orla, parte deles sem autorização
- Conclusão do Diagnóstico: reforçar a fiscalização e regulamentar a carga urbana (zona de restrição, janelas de entrega e vagas de carga e descarga)

Fonte: Diagnóstico da Mobilidade Urbana, itens 4.6.3 e 4.6.4; Produtos 2.9a (Pesquisa de Transporte de Cargas) e 2.5a (pesquisa na Orla), FGV Projetos, 2026.

Estacionamento: três zonas de pressão

Orla marítima

- Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca
- Demanda intensa, sazonal e geograficamente comprimida
- Maior densidade hoteleira da cidade, com centenas de bares, restaurantes e barracas de praia

Área central

- Centro, Farol e Mangabeiras
- Demanda constante: equipamentos públicos, comércio varejista e terminais
- Estacionamento irregular em terminais e pontos atrasa os ônibus e barra o acesso de quem tem mobilidade reduzida

Corredores comerciais

- Fernandes Lima e Durval de Góes Monteiro
- Estacionamento irregular na faixa de rolamento e carga e descarga reduzem a capacidade viária
- Faixas exclusivas de ônibus (Portaria DMTT nº 046/2024) com fiscalização insuficiente



A mudança de paradigma na Orla

- Dez./2024: vagas do canteiro central da Av. Silvio Carlos Viana substituídas pela Faixa Verde (pedestres, ciclistas e ambulantes)
- Contestada por 14 entidades do turismo e da hotelaria; mantida pelo TJ-AL em 27/12/2024
- Free-tour (ônibus gratuito do Jaraguá à Jatiúca) como alternativa de acesso; Zona Azul e leis municipais sem política integrada

O que o Plano faz com isso

A política municipal de estacionamento é exigência do Art. 24 da PNMU e está prevista na diretriz DIR-01B: gerir a vaga como instrumento de mobilidade, e não apenas como oferta de espaço para o automóvel.

Fonte: Diagnóstico da Mobilidade Urbana, item 4.7.1; Produto 2.10a (integrações, estacionamentos e circulação restrita), FGV Projetos, 2026. Foto: SEMINFRA, 2026.

Governança e integração metropolitana

Tarifa dupla

Não há integração tarifária entre o sistema municipal e o intermunicipal. Trabalhadores de Rio Largo, principal gerador de viagens pendulares para a capital, pagam duas passagens no mesmo deslocamento.

Região Metropolitana sem coordenação

A RMM está formalmente instituída pela Lei Complementar Estadual nº 50/2019, mas ainda sem coordenação sistemática das políticas de mobilidade entre os entes federativos.

OUTRAS LACUNAS IDENTIFICADAS

- Lacuna regulatória do transporte individual privado por plataformas tecnológicas

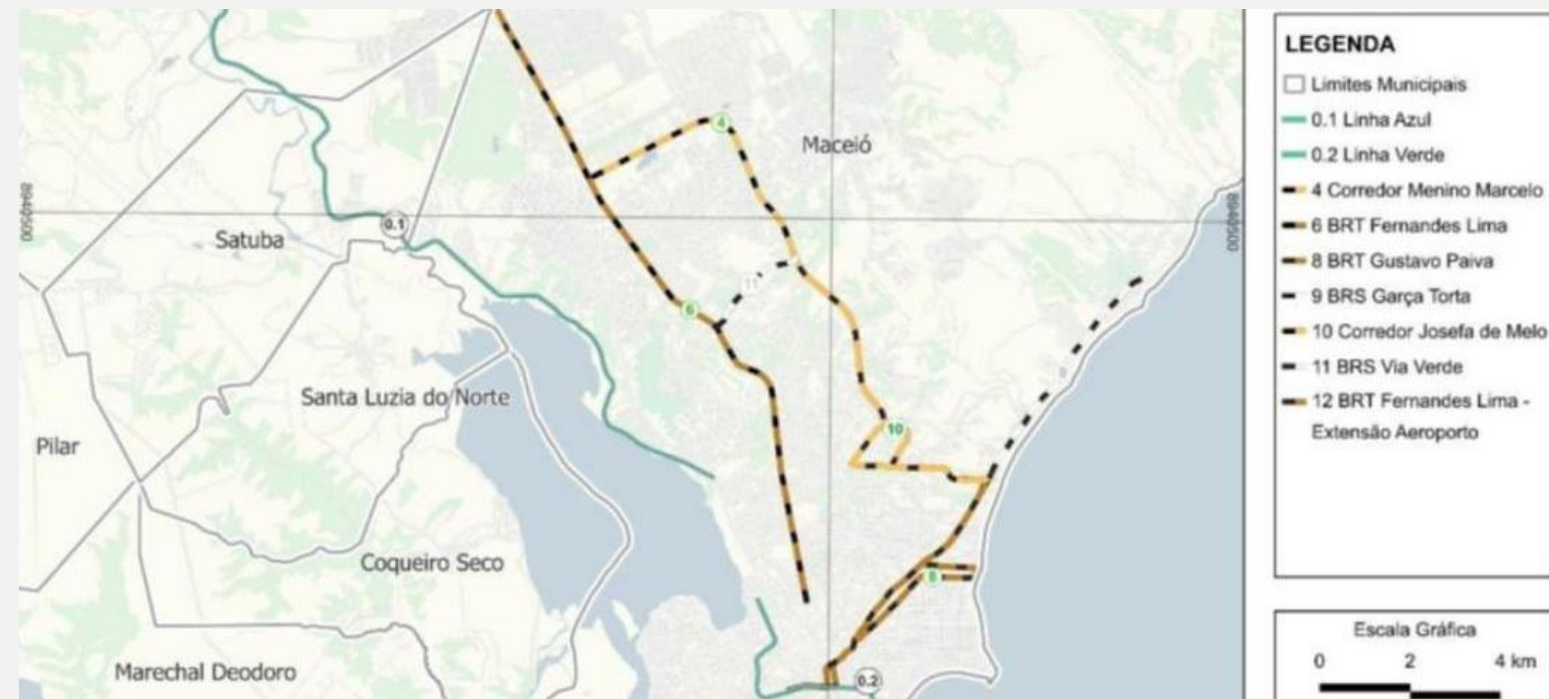
- Ônibus e trem urbano não integram entre si

- Fragilidade na fiscalização do transporte informal

- Transporte escolar sem diagnóstico e sem padrão de qualidade e segurança

Fonte: Diagnóstico da Mobilidade Urbana — capítulos de regulamentação dos modos e gestão pública da mobilidade.

O que já está em curso



Projetos de transporte de média e alta capacidade mapeados no ENMU (BNDES, 2025).

A Região Metropolitana de Maceió é a única entre as 21 principais regiões metropolitanas do país sem sistema de média e alta capacidade em operação.

6 projetos

77,85 km e R\$ 2,8 bilhões
estimados no portfólio
mapeado para a Região
Metropolitana

BRT Fernandes Lima

14 km, 23 estações, R\$ 2
bilhões e 604 mil beneficiários
potenciais — em obras

OUTRAS INTERVENÇÕES EM CURSO OU PREVISTAS

- Pacote de Mobilidade Urbana — Compromissos Braskem: 33,4 km de vias requalificadas, semáforos inteligentes e Centro de Controle Operacional
- Duplicação da BR-316 (acesso norte, 15 km, integrando o Arco Metropolitano), da BR-424 e da AL-101 Norte, até Paripueira
- SIMM, concessão vigente desde 2021, e ampliação da malha cicloviária de 30 km para 90 km

Fonte: Diagnóstico da Mobilidade Urbana; Estudo Nacional de Mobilidade Urbana — BNDES, 2025.

As três tensões que estruturam o diagnóstico

01

Crescimento sem transporte

A população migrou para a periferia e a Parte Alta, sem oferta proporcional de transporte coletivo — parte dela por realocação forçada após a subsidência do solo ocasionada pela atividade de mineração da Braskem. São as áreas de infraestrutura viária mais precária.

02

Segurança viária crítica

Não é problema de comportamento. É desenho viário que prioriza o veículo, com ausência quase total de acessibilidade universal nas vias avaliadas e acidentes concentrados justamente nos eixos estruturantes.

03

Governança fragmentada

Sem integração tarifária metropolitana e sem coordenação sistemática entre os entes federativos, apesar da Região Metropolitana estar formalmente instituída desde 2019.

Esse conjunto tende à degradação progressiva caso mantida a trajetória atual — e é exatamente isso que o Prognóstico dimensiona.

FECHO DO DIAGNÓSTICO

$$\begin{array}{ccccccc} 25 & + & 8 & + & 4 & = & 37 \\ \text{1ª Consulta Pública} & & \text{Avaliação técnica FGV} & & \text{Art. 24 da PNMU} & & \text{problemas consolidados} \end{array}$$

“Esses 37 problemas não se resolvem sozinhos com o tempo. O próximo bloco mostra exatamente o que acontece com eles se nada for feito.”



PLANO MUNICIPAL DE
mobi
lidade

Prognóstico

Como as projeções foram feitas

População

Modelo logístico — curva em S

- Ajustado à série dos Censos de 1970 a 2022
- O crescimento desacelera conforme a população se aproxima de um teto
- Capacidade de suporte estimada: 1,18 milhão de habitantes · inflexão em 2001 · $R^2 = 0,9996$
- Aferição: para 2025 o IBGE estima 994.952 e o modelo indica 996.059 — desvio de 0,11%

Frota

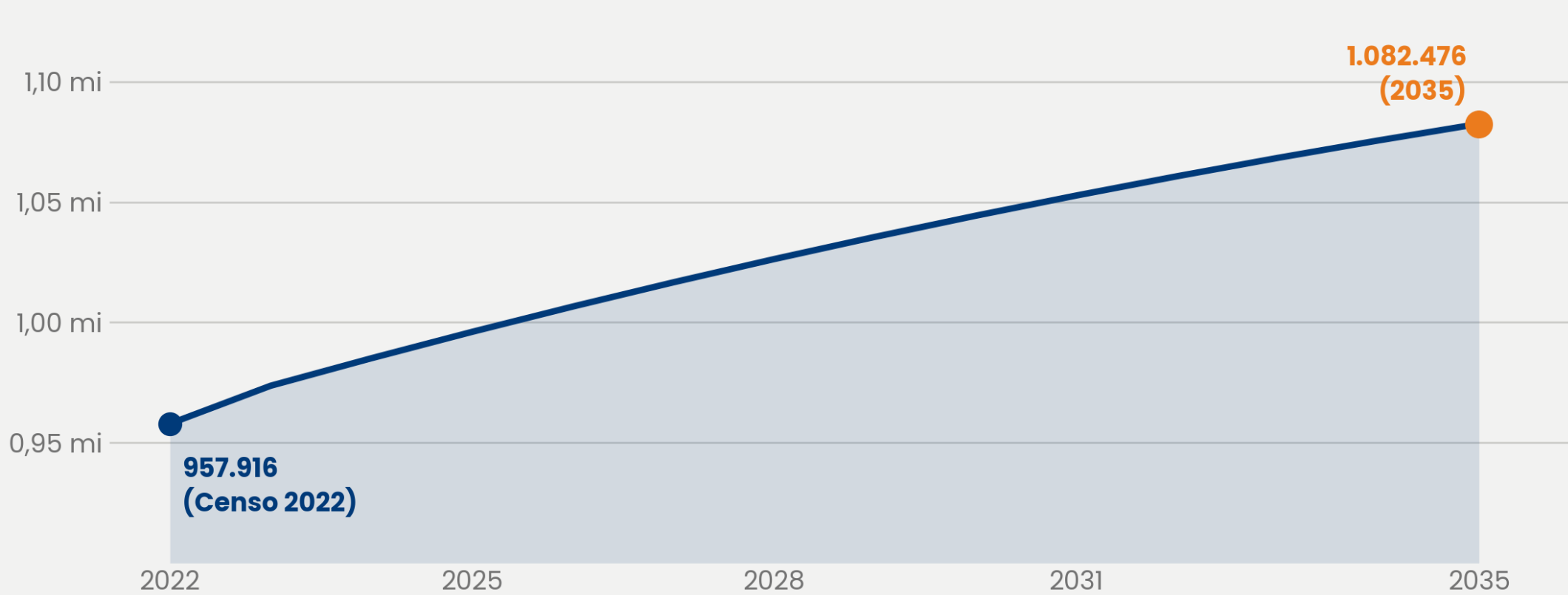
Modelo SARIMA — série temporal com sazonalidade

- A série de frota é mensal e tem sazonalidade forte nos emplacamentos
- Não apresenta, até o momento, nenhum sinal de saturação
- Aplicar o modelo logístico imporá à série um comportamento que ela não manifesta
- Estimção por Box-Jenkins, com seleção pelo critério de Akaike

Ressalva metodológica

Ambos são modelos tendenciais: extrapolam o passado. Não antecipam mudança de política tributária sobre veículos, alteração no custo do crédito, choque no preço dos combustíveis, nem o efeito das próprias medidas que este plano vai propor. São cenário de referência, não previsão determinística.

A população cresce — mas devagar



+13%

de crescimento entre 2022 e 2035 — 0,94% ao ano

1,08 mi

de habitantes projetados para 2035, contra 957.916 no Censo 2022

2.125

habitantes por km² em 2035 — eram 1.881 em 2022

A contagem de 2022 foi afetada pelo esvaziamento dos bairros atingidos pela subsidência do solo ocasionada pela atividade de mineração da Braskem — evento localizado e não recorrente. Por isso a curva foi ajustada à trajetória de longo prazo do município.

Fonte: Prognóstico da Mobilidade Urbana, Gráfico 2.1 — IBGE e projeções da equipe de economistas da FGV, 2026.

A renda cresce — mas a desigualdade segmenta o acesso

R\$ 42,5 mil

de PIB per capita projetado para 2035
— era R\$ 29,8 mil em 2022

0,6378

é o Índice de Gini de Maceió, acima de
Alagoas (0,6343) e do Brasil (0,6086)

33,8%

dos moradores vivem em domicílios
com renda per capita de até meio
salário mínimo

Renda média maior não significa acesso mais igual

As camadas de maior renda sustentam a expansão da frota individual, enquanto os segmentos de baixa renda permanecem dependentes do transporte público e dos modos ativos, em condições frequentemente precárias.

Sem intervenção sobre a oferta de transporte coletivo, o crescimento da renda tende a reforçar o vetor da motorização individual nos estratos superiores — mantendo o transporte público como opção residual da baixa renda.

Fonte: Prognóstico da Mobilidade Urbana — IBGE (Censos 2010 e 2022) e projeções da FGV, 2026.

O dado central do Prognóstico

POPULAÇÃO

+13%

957 mil → 1,08 milhão de habitantes
2022 → 2035

FROTA VEICULAR

+44%

408,5 mil → 587 mil veículos
2023 → 2035

≈550

veículos por mil habitantes em 2035 — patamar de capitais brasileiras que enfrentam congestionamento crônico e altos custos de mobilidade urbana. Em 2035 a frota terá 374 mil automóveis, 155 mil motocicletas e apenas 6,2 mil veículos de transporte coletivo.

Fonte: Prognóstico da Mobilidade Urbana — projeções da equipe de economistas da FGV, 2026. Bases de comparação: população 2022, frota 2023.

Como o modelo de simulação funciona



A base da simulação

- Software TransCAD, padrão internacional de modelagem de transportes
- 157 linhas municipais, 4 metropolitanas e 3 da CBTU modeladas
- Toda a Região Metropolitana de Maceió representada, com maior detalhe na capital
- Recorte de análise: a hora-pico da manhã

É um simulador da cidade: permite testar uma mudança no computador antes de gastar dinheiro na rua.

O modelo é confiável? A calibração

100%

dos pontos de controle com indicador GEH menor que 10

85%

dos pontos de controle com indicador GEH menor que 5

O que é o GEH

É o indicador padrão para aferir modelos de tráfego: compara o volume que o modelo simulou com o volume realmente contado em campo, ponto a ponto. Quanto menor, mais próximo o modelo está da realidade.

Traduzindo: o modelo reproduz bem o que acontece de fato nas ruas de Maceió. Não é chute.

O retrato do transporte público na hora-pico

21.593

viagens de transporte público alocadas na hora-pico da manhã

23.478

embarques na hora-pico — a diferença vem das transferências

216,7 mil

embarques por dia útil: 197,7 mil municipais e 19,0 mil metropolitanos

23 km/h

é a velocidade média percebida pelo usuário do sistema

8,8%

dos embarques são do sistema metropolitano

Mas como essas viagens são bem mais longas — 28,3 km em média, contra 8,7 km das rotas municipais — o passageiro metropolitano responde por 23,9% de todo o esforço de transporte da rede, medido em passageiros-quilômetro.

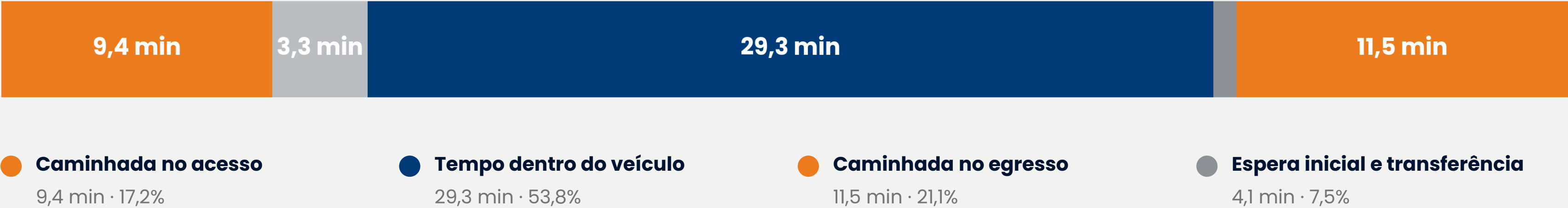
0,09

transferência por viagem

91,2% das viagens são feitas com um único embarque. Como a segunda tarifa custa mais do que o tempo ganho na conexão, o usuário evita o transbordo. O resultado é uma rede de itinerários longos, com custo operacional mais alto.

Fonte: Prognóstico da Mobilidade Urbana — Tabelas 3.3.1.1 e 3.3.1.3, simulação da hora-pico da manhã.

Os 54,5 minutos de uma viagem média de ônibus



21,3 minutos são a pé — 39% do tempo total

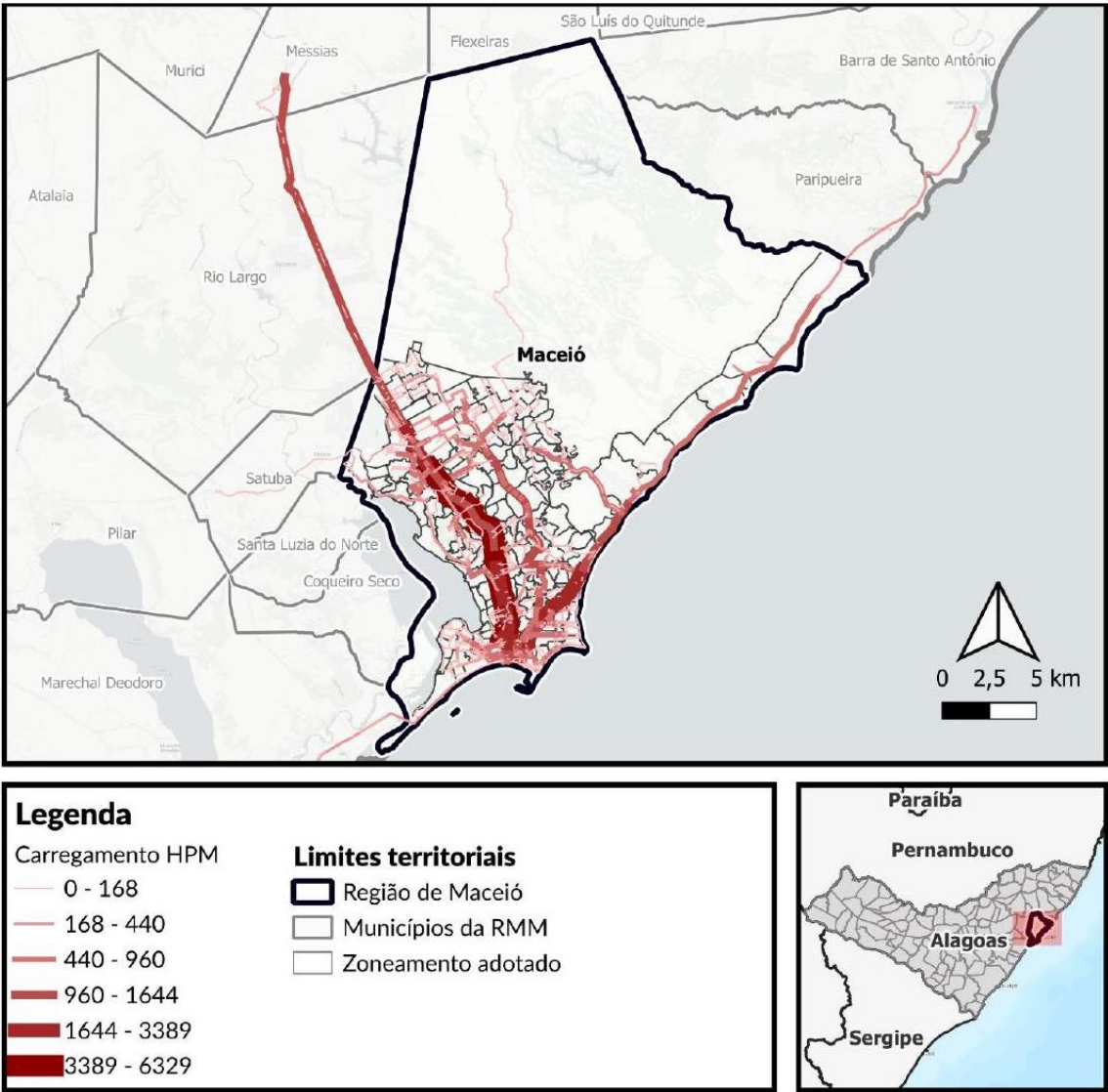
A calçada não é assunto acessório do transporte público: ela é transporte público. Quatro de cada dez minutos da viagem de ônibus de um maceioense são passados caminhando.

A espera é baixa — por um motivo ruim

São apenas 3,6 minutos somando espera inicial e transferência. Isso decorre da elevada oferta de linhas sobrepostas nos mesmos eixos na hora-pico — consequência direta do desenho “porta a porta” da rede.

Fonte: Prognóstico da Mobilidade Urbana, Tabela 3.3.1.2 — decomposição do tempo médio de viagem por passageiro na hora-pico da manhã.

O corredor que carrega a cidade nas costas



Carregamento do transporte público na rede viária, em passageiros por hora e por sentido, na hora-pico da manhã.

6.300

passageiros por hora e por sentido no trecho crítico do eixo Fernandes Lima → Moreira e Silva → Durval de Góes Monteiro

98%

do fluxo, nos trechos acima de 2.000 passageiros/hora, ocorre no sentido bairro-centro — demanda fortemente pendular, com oferta ociosa no sentido oposto

Essa dependência de um eixo único é a maior fragilidade estrutural da rede: qualquer perturbação na Fernandes Lima contamina a cidade inteira. Em contraste, o carregamento é praticamente nulo no eixo da Orla e no eixo ferroviário do VLT.

Mas há folga onde ninguém olha

1 **Avenida Menino Marcelo**
≈1.550 pax/h/sentido em quase 10 km

Alternativa natural para redistribuir as ligações entre o Tabuleiro, o Jacintinho, a orla e o Centro, sem passagem obrigatória pela Fernandes Lima

2 **Avenida Comendador Gustavo Paiva**
≈2.050 pax/h/sentido

Já estrutura as ligações ao Litoral Norte e pode compor, com a Menino Marcelo, um segundo eixo troncal de distribuição da demanda

3 **Binário Comendador Leão / Comendador Calaça**
1.300 a 2.000 pax/h/sentido

Oferece trajetos alternativos de penetração ao Centro

Guardem estes três nomes: eles voltam no terceiro bloco, como proposta.

Que tipo de sistema a demanda de Maceió justifica?

Acima de 40 mil

passageiros por hora e por sentido

Metrô e trem urbano

10 mil a 40 mil

passageiros por hora e por sentido

BRT e VLT

Abaixo de 10 mil

passageiros por hora e por sentido

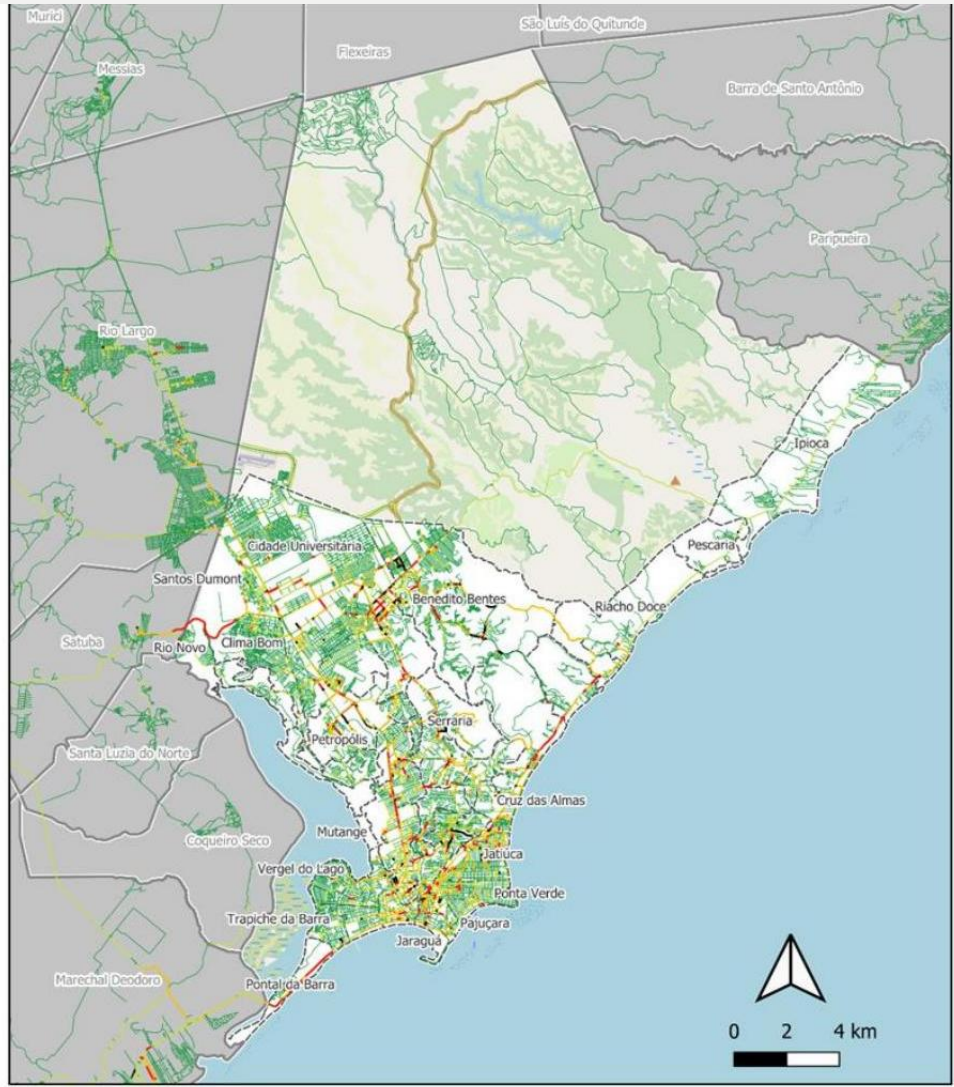
Ônibus em faixa ou corredor preferencial

Maceió, no corredor mais carregado da rede: ≈ 6.300 passageiros/hora/sentido

Mesmo somando toda a demanda potencial de migração, o horizonte 2026–2035 permanece distante do patamar que justificaria um sistema metroferroviário de alta capacidade, cujos custos de implantação e operação seriam desproporcionais ao volume transportado. Por isso a formulação adotada é a de corredores de média capacidade, dimensionados para a demanda projetada e concebidos com reserva de escalabilidade — faixa segregada, geometria de estações e traçado compatíveis com ampliações futuras.

Isso não rebaixa a ambição de Maceió: evita construir um sistema caro demais para o que a cidade transporta hoje e mantém a porta aberta para crescer depois.

O sistema viário sob pressão



Saturação viária modelada na área urbana de Maceió.

70.834

veículos na hora-pico da manhã na matriz do modo privado — mais 2.133 veículos de carga

3.797

veículos equivalentes no ponto mais carregado da malha: Av. Fernandes Lima, na altura do Hospital Memorial Arthur Ramos, sentido Centro

10,45 km

é a distância média percorrida por viagem, considerando as duas classes de demanda

Os eixos estruturantes e o Centro já operam nas faixas de 75% a 100% e acima de 100% de saturação.

A boa notícia: a tendência é parcialmente reversível

58%

dos usuários de transporte individual estão dispostos ou abertos a migrar para o transporte coletivo diante de melhorias no sistema



● Migrariam com melhorias ● Considerariam migrar ● Não pretendem migrar

A perda de passageiros não é destino: é consequência de escolhas.

O que essas pessoas pediram, em ordem

- 1 Redução do custo
- 2 Redução do tempo de viagem
- 3 Mais segurança
- 4 Mais conforto

25,7%

da população metropolitana passaria a morar a até 1 km de uma estação de média ou alta capacidade com os projetos do ENMU — é o indicador People Near Transit.

Universo: usuários de transporte individual entrevistados na pesquisa de comportamento e percepção — 7.071 entrevistas válidas. Fonte: Prognóstico da Mobilidade Urbana, item 4.1.

O prognóstico do transporte de carga

Mantido o arranjo atual

- Congestionamentos nos acessos rodoviários a Maceió
- Conflitos de última milha, com carga e descarga informal no meio-fio
- Gargalos na interface porto-cidade e risco de filas nos horários de pico
- Alongamento do ciclo dos caminhões no terminal e perda de competitividade do Porto de Maceió

Obras que mitigam parte do quadro

- BR-316, acesso norte: 15 km descontínuos, integrando o Arco Metropolitano
- Duplicação da BR-424, vetor de acesso metropolitano
- Duplicação da AL-101 Norte, do Litoral Norte até Paripueira
- Pacote de Mobilidade Braskem: 33,4 km de vias, semáforos inteligentes e CCO

Essas obras não dispensam avaliação sistêmica da rede

A malha rodoviária de acesso melhora, mas permanecem sem resposta a regulamentação da distribuição urbana de última milha, a política de vagas de carga e descarga e o agendamento na portaria do porto. São exatamente as frentes que o Plano Municipal de Logística de Cargas, proposto no terceiro bloco, vem endereçar.

FECHO DO PROGNÓSTICO

As duas bifurcações

+13%

População
957 mil → 1,08 milhão (2035)

+44%

Frota
408 mil → 587 mil (2035)

≈550

Motorização
veículos por mil habitantes

SEM INTERVENÇÃO

Cenário tendencial — risco

Congestionamento, exclusão social e custos ambientais, sociais e econômicos crescentes.

COM PRIORIZAÇÃO

Cenário planejado — reversão

Modos coletivo e ativo priorizados. 58% migrariam · People Near Transit de 25,7%.

“A janela de reversão existe — e depende de priorizar os modos coletivo e ativo no uso do espaço viário, hoje o recurso mais escasso da cidade.”

Estudos e Proposições

Como as soluções foram construídas: o método LIA



Lógica

Por que o problema existe — a causa raiz — e o que se agrava se nada for feito.



Iniciativa Concreta

O conjunto de ações propostas para equacionar o problema.



Ancoragem

Em que lei, artigo do Plano Diretor ou projeto em andamento a proposta se apoia.

A ancoragem é o que separa proposta de intenção: sem ela, é lista de desejos; com ela, a ação tem base jurídica ou institucional para ser cobrada.

AS CINCO REFERÊNCIAS METODOLÓGICAS POR TRÁS DO MÉTODO

Árvore de Problemas (BID / Banco Mundial) · Marco Lógico — Project Cycle Management · Design Thinking e reenquadramento de problemas · Teoria da Mudança · Fichas técnicas do programa QualiÔnibus (WRI Brasil)

Do problema à solução: por que agrupamos



Fonte: Estudos e Proposições — Figura 2.1.1, do diagnóstico às soluções pelo método LIA.

“Problemas de mobilidade têm causas interligadas. Tratá-los um a um produz intervenções pontuais que não se reforçam entre si.”

Por isso os 37 problemas foram reagrupados pela natureza estrutural da falha que apontam — e não pelo tema em que foram citados. Um mesmo problema aparece em mais de um grupo sempre que sua causa é endereçada por mais de uma solução.

Um exemplo concreto

O problema #17 — precariedade das calçadas — aparece em três grupos: em Infraestrutura Viária, porque é ativo urbano que precisa de manutenção; em Acessibilidade Universal, porque é barreira ao direito de ir e vir; e em Mobilidade Ativa, porque é onde o pedestre caminha. São três frentes diferentes atacando a mesma causa.

O mapa completo das soluções

G1

17 probl. · 3 dir.

Governança e Planejamento Integrado

Coordenação entre secretarias e instrumentos que faltam

G2

17 probl. · 3 dir.

Rede e Operação do Transporte Público

Traçado, cobertura, frequência e eixos estruturais

G3

6 probl. · 2 dir.

Qualidade do Serviço e Tecnologia

Frota, informação em tempo real e bilhetagem

G4

15 probl. · 6 dir.

Infraestrutura Viária e Espaço Público

Calçadas, pavimentação, melhorias viárias e cargas

G5

5 probl. · 2 dir.

Acessibilidade Universal

Deslocamento de PCD e pessoas com mobilidade reduzida

G6

8 probl. · 1 dir.

Mobilidade Ativa

A pé e de bicicleta como modos estruturantes

G7

5 probl. · 1 dir.

Educação e Cultura de Mobilidade

Comportamento no trânsito e capacitação

Os dois maiores grupos são governança e rede de transporte público, com 17 problemas cada — o que reflete tanto o que a população disse quanto o que a análise técnica encontrou.

Governança e Planejamento Integrado

17 problemas vinculados · 3 diretrizes · 10 ações

A falha de origem: fragmentação institucional, falta de continuidade das políticas e instrumentos de planejamento que simplesmente não existem no município.

DIR-01A

Estruturar a governança municipal de mobilidade, articulando as decisões entre as secretarias

- Instituir um Comitê Gestor Intersetorial de Mobilidade
- Plataforma digital de monitoramento de projetos urbanos com impacto na mobilidade
- Implantar protocolo de participação social nas decisões de mobilidade

DIR-01B

Instituir os instrumentos municipais de planejamento hoje inexistentes no município

- Plano Municipal de Logística Urbana de Cargas
- Política Municipal de Estacionamento
- Protocolo intersetorial de segurança nos espaços de mobilidade
- Plano de Contingência para sazonalidade turística e grandes eventos

DIR-01C

Qualificar o transporte escolar municipal, assegurando cobertura equitativa e segurança

- Integrar a gestão informatizada do transporte escolar
- Revisar e otimizar periodicamente as rotas
- Continuidade contratual e canal de comunicação com as famílias

A DIR-01A responde diretamente ao problema #16 levantado pela população: em vez de fazer mais uma consulta, institucionalizar um protocolo permanente de participação.

Rede e Operação do Transporte Público

17 problemas vinculados · 3 diretrizes · 13 ações

A falha de origem: rede radial, sobreposta e pouco integrada, dependente de um único corredor.

DIR-02A

Ampliar a rede de transporte coletivo, com mais cobertura territorial, conectividade e racionalidade

- Implantar rede hierarquizada, com serviços estruturais, alimentadores, complementares e locais
- Reduzir sobreposições de itinerários e melhorar as conexões entre bairros e centralidades
- Priorizar infraestrutura nos corredores de maior demanda
- Avaliar a viabilidade de novos modos estruturantes

DIR-02B

Promover a integração multimodal e metropolitana do sistema de mobilidade

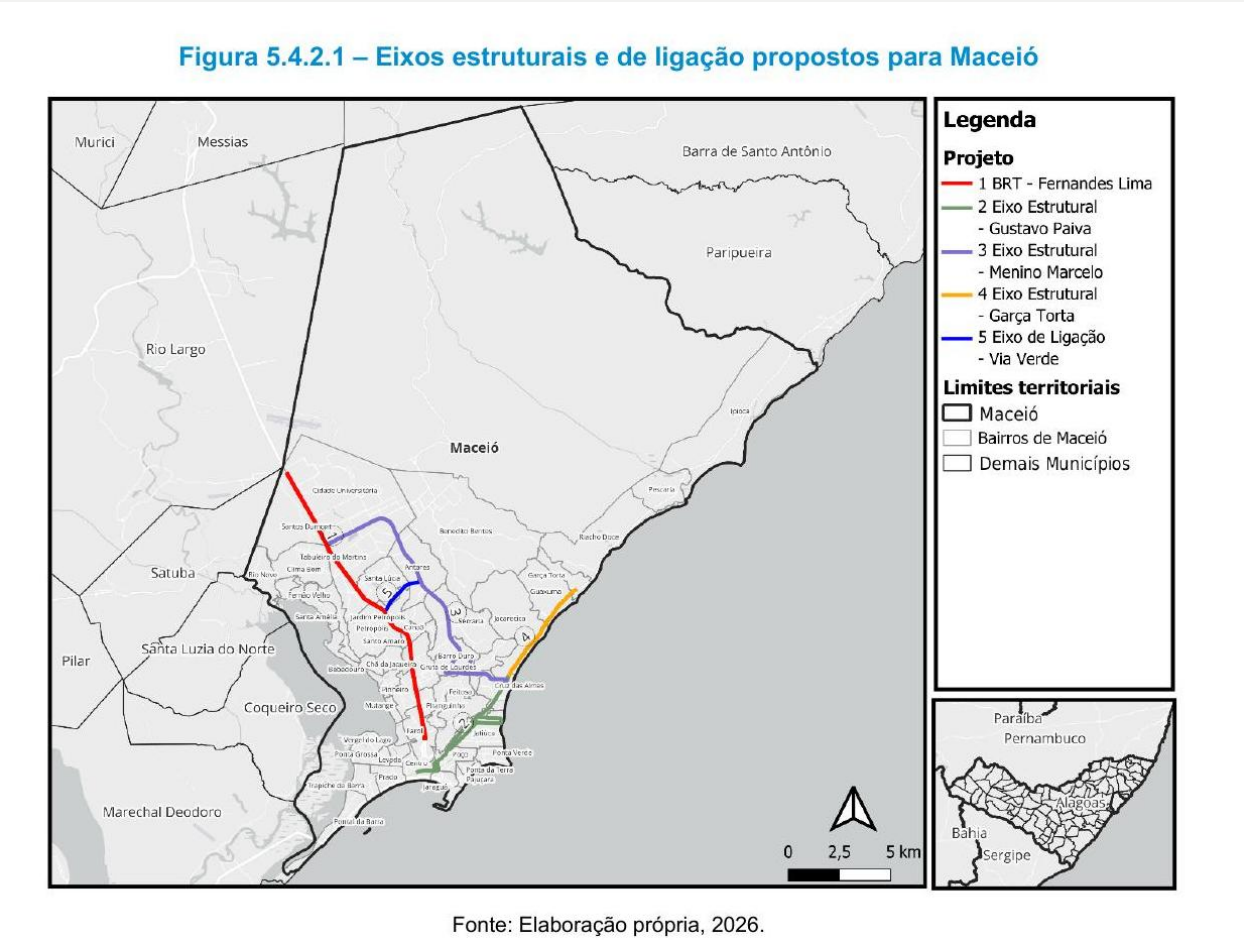
- Integrar bicicleta e transporte coletivo em terminais, estações e polos geradores
- Implementar coordenação permanente do planejamento em escala metropolitana
- Promover a integração física e operacional entre os diferentes modos
- Institucionalizar a avaliação contínua de alternativas modais complementares

DIR-02C

Estruturar mecanismos permanentes de monitoramento operacional e revisão da oferta

- Revisões periódicas da rede com base em dados de demanda e desempenho
- Ajuste de frequências e níveis de serviço conforme a demanda observada
- Rotina permanente de avaliação de tempos, regularidade e confiabilidade
- Integrar pesquisas de satisfação e manifestações da população à revisão da rede

Os eixos propostos para a rede de Maceió



Eixos estruturais e de ligação propostos para Maceió.

Modelo tronco-alimentado: linhas alimentadoras conectam bairros e centralidades locais aos corredores de maior capacidade.

- 1 BRT Fernandes Lima**
Estrutural • ≈6.300 pax/h/sentido
Principal corredor da cidade. Único já com tecnologia definida e obras em curso.
- 2 Comendador Gustavo Paiva**
Estrutural • ≈2.050 pax/h/sentido
Consolida a rede troncal do Litoral Norte, em conjunto com a Menino Marcelo.
- 3 Menino Marcelo**
Estrutural • ≈1.550 pax/h/sentido
Absorve ligações Tabuleiro–Jacintinho–orla–Centro, aliviando a Fernandes Lima.
- 4 Garça Torta**
Estrutural
Apóia os deslocamentos da Costa Norte, complementar à Gustavo Paiva.
- 5 Via Verde**
Eixo de ligação
Conexão transversal entre a Fernandes Lima e a Menino Marcelo.

Exceto o BRT Fernandes Lima, nenhum eixo tem tecnologia definida — depende de estudos posteriores. Todos já constam da minuta do Plano Diretor.

Qualidade do Serviço e Tecnologia

6 problemas vinculados · 2 diretrizes · 12 ações

A falha de origem: a experiência do usuário — frota, informação e tecnologia.

DIR-03A

Estruturar um sistema permanente de inteligência, monitoramento e governança da mobilidade urbana

- Sistema permanente de monitoramento e avaliação da mobilidade
- Política municipal de governança, integração e compartilhamento de dados
- Adoção de padrões abertos e interoperabilidade dos dados
- Ampliação dos dados abertos e da transparência ativa
- Uso institucionalizado dos dados no planejamento e na avaliação de investimentos

DIR-03B

Modernizar a tecnologia, qualificar a experiência do usuário e avançar para um sistema mais acessível e sustentável

- Evoluir a bilhetagem para modelo interoperável baseado na conta do usuário (ABT)
- Implantar gradualmente os princípios de Mobility as a Service (MaaS)
- Programa gradual de modernização e descarbonização da frota
- Metas progressivas de redução de emissões e eficiência energética
- Acessibilidade universal na renovação da frota

Isto responde ao problema #10 citado por vocês — o aplicativo que não bate com o ônibus real. A resposta é estrutural: dado aberto, padrão interoperável e obrigação de publicar.

Infraestrutura Viária e Espaço Público — gestão

15 problemas vinculados · 6 diretrizes · 20 ações — o maior grupo do Plano

DIR-04A

Fortalecer a gestão, qualificação e ordenamento dos espaços públicos de circulação e convivência urbana

- Implementar ações de apoio à gestão integrada dos espaços públicos, com foco na mobilidade ativa
- Realizar estudo de viabilidade de um programa municipal de incentivo à qualificação das calçadas
- Fortalecer orientação, incentivo e fiscalização para conservação das calçadas

DIR-04B

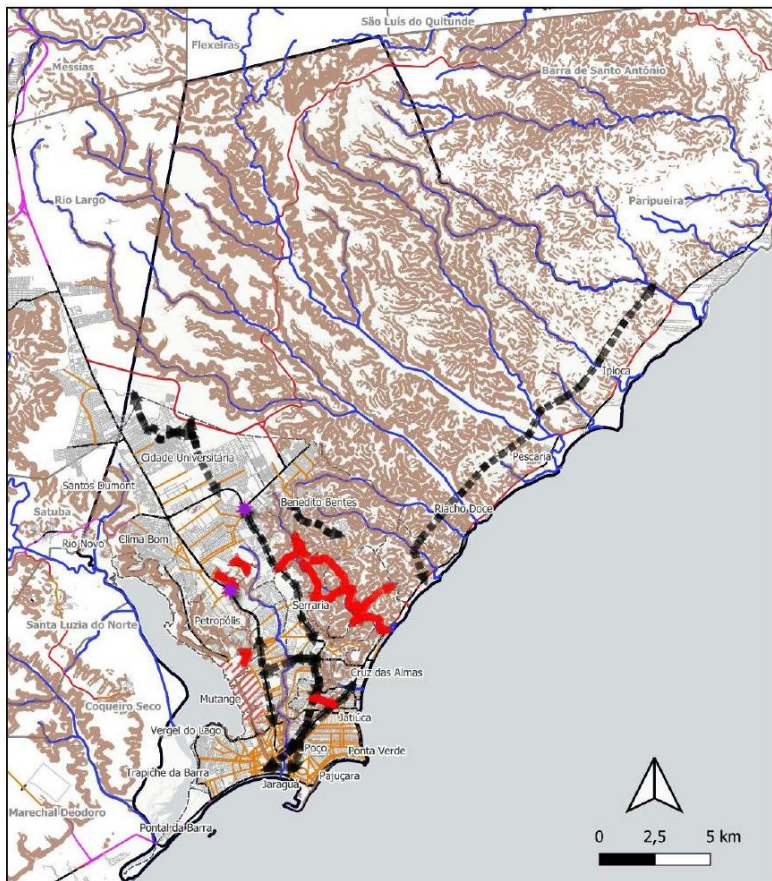
Fortalecer a gestão da infraestrutura de circulação pela manutenção preventiva e pela caminhabilidade

- Implantar sistema municipal de gestão de ativos da infraestrutura de circulação
- Estruturar programa permanente de manutenção preventiva
- Estabelecer critérios técnicos de priorização de investimentos
- Integrar manutenção, fiscalização e atendimento à população aos sistemas de monitoramento

A DIR-04B responde ao problema #20 da 1ª Consulta: falta de critério técnico para priorizar investimento. Hoje se decide sem régua — a proposta é criar a régua.

Infraestrutura Viária – as intervenções na rua

Figura 7.7.2.2 – Propostas de intervenções viárias a serem realizadas no município de Maceió



Propostas de intervenções viárias no município de Maceió.

DIR-04C · MELHORIAS VIÁRIAS NO HORIZONTE DO PLANO

- Novo acesso ao Aeroporto Zumbi dos Palmares, ligado à Av. Marília Mendonça e à Alice Carolina
- Ampliação de capacidade da Av. Menino Marcelo e seu prolongamento sul
- Ampliação de capacidade da Av. Fernandes Lima e do eixo Comendador Gustavo Paiva
- Corredor leste-oeste da Av. Josefa de Melo e continuação da Av. Rota do Mar, no Benedito Bentes
- Construção da nova rodovia AL-102 e intervenções em interseções saturadas
- Ligações interbairros: Benedito Bentes–Serraria–Antares–São Jorge · Rua São Jorge, no Jacintinho · Pinheiro–Chã de Jaqueira · Santa Lúcia–Jardim Petrópolis

DIR-04D

Tratar os conflitos rodoferroviários: adequar cruzamentos às normas e criar setor de gerenciamento

DIR-04E

Identificar descontinuidades viárias e barreiras de transposição, propondo novas ligações entre bairros

DIR-04F

Elaborar o Plano Municipal de Logística de Cargas: circulação, carga e descarga, rotas e logística verde

Ressalva: algumas seções transversais previstas na minuta do Plano Diretor podem encontrar limites em áreas já consolidadas, exigindo desapropriações e remanejamentos. O efeito sobre o comércio local e os pequenos empreendedores precisa ser considerado.

Acessibilidade Universal

5 problemas vinculados · 2 diretrizes · 6 ações

20 ocorrências — o problema nº 1 de toda a 1ª Consulta Pública. E as notas que vocês deram: rampas 1,8 · piso tátil 1,6 · informação sonora 1,6.

DIR-05A

Garantir que espaços, equipamentos e serviços de mobilidade sejam acessíveis a todas as pessoas, com autonomia, segurança e dignidade

- Implantar o Plano de Rotas Acessíveis
- Adaptar e certificar veículos e pontos de parada do transporte coletivo
- Implantar sinalização tátil e sonora nas interseções e acessos ao transporte coletivo
- Incorporar a acessibilidade como requisito obrigatório em todo projeto de intervenção viária

DIR-05B

Garantir acessibilidade integral aos estudantes com deficiência e mobilidade reduzida no transporte escolar municipal

- Garantir acessibilidade integral e qualificar o atendimento aos estudantes com deficiência
- Qualificar pontos de embarque, segurança dos percursos e planos de contingência

A quarta ação da DIR-05A é a mais estruturante: tornar a acessibilidade requisito obrigatório de qualquer projeto viário. Ela deixa de ser adaptação posterior e passa a ser condição de projeto.

Mobilidade Ativa

8 problemas vinculados · 1 diretriz · 5 ações

DIR-06 · Promover a mobilidade a pé e de bicicleta como modos estruturantes do sistema de mobilidade urbana de Maceió — com infraestrutura contínua, segura, resiliente e integrada ao transporte coletivo.

1

Rede cicloviária estruturante

conectada aos bairros, ao Centro e aos terminais

2

Estrutura de apoio ao ciclismo

bicicletários e paraciclos, integrados ao transporte coletivo

3

Redesenho de vias e interseções

com prioridade para pedestres e ciclistas

4

Política Municipal de Mobilidade Ativa

instituída como política pública permanente

5

Critérios de resiliência climática

incorporados à infraestrutura cicloviária e de pedestres

Lembram dos 21,3 minutos a pé em cada viagem de ônibus? Mobilidade ativa não é tema periférico do Plano: ela é parte do transporte público.

Conectar a ciclovia da Orla à Fernandes Lima e a falta de bicicletários apareceram nominalmente nas contribuições de vocês. Estão nas ações 1 e 2.

Educação e Cultura de Mobilidade

5 problemas vinculados • 1 diretriz • 4 ações

“A infraestrutura define o que é possível; a cultura define o que efetivamente acontece.”

1

Educação para o trânsito nas escolas

Programa permanente nas escolas municipais, formando desde cedo uma cultura de convivência viária.

2

Campanhas de convivência viária

Dirigidas a todos os usuários da via — motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres.

3

Comunicação acessível e participação

Canais permanentes de comunicação e de participação da população nas decisões de mobilidade.

4

Capacitação de quem opera o sistema

Operadores do transporte coletivo, agentes de trânsito e fiscais.

A ação 4 responde ao problema #15, que veio direto de vocês: capacitação humanizada e cultura de paz no trânsito entre motoristas, cobradores, pedestres e ciclistas — foram 8 ocorrências.

De 25 para 37: o que fizemos com o que vocês disseram

25

problemas da 1ª Consulta Pública

A base de todo o Plano

8

problemas da avaliação técnica
FGV

Os 8 técnicos — o que a escuta social, por
natureza, não capta

conectividade viária estruturante · conexão entre
bairros · logística de cargas · insegurança em pontos
e terminais · atendimento a áreas de expansão ·
perda de atratividade do transporte público frente à
motocicleta · resiliência a alagamentos ·
sazonalidade turística e grandes eventos

4

exigências do Art. 24 da PNMU

As 4 exigências legais — Art. 24 da Lei
12.587/2012

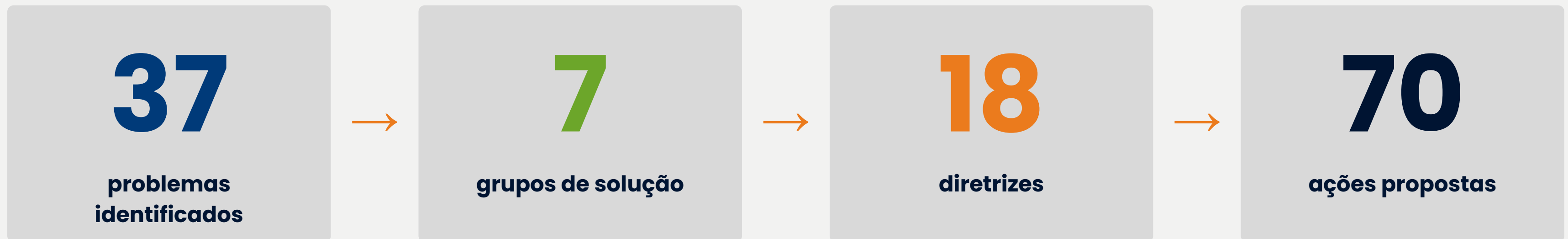
transporte escolar · conflitos com rodovias e ferrovias ·
política de estacionamento · descontinuidades viárias
e barreiras de transposição

= 37

problemas consolidados — a base de todo o Plano

Nada do que vocês falaram se perdeu. Cada uma das 136 manifestações virou problema catalogado — e cada problema catalogado tem hoje uma solução vinculada.

O quadro completo: 37 → 7 → 18 → 70



Cada uma das 70 ações está vinculada, por número, aos problemas específicos que ela ataca.

Não há ação órfã e não há problema sem cobertura. A rastreabilidade entre o que a população disse na 1ª Consulta, o que a análise técnica encontrou, o que a lei exige e o que o Plano propõe pode ser verificada ficha por ficha, no relatório de Estudos e Proposições.

Distribuição das diretrizes: G1 três · G2 três · G3 duas · G4 seis · G5 duas · G6 uma · G7 uma.

O que este Plano não decide

Não define a tecnologia dos eixos estruturais

Com exceção do BRT Fernandes Lima. A escolha entre BRT, corredor ou faixa exclusiva depende de estudos posteriores de demanda e viabilidade.

Não substitui os estudos de viabilidade

Cada intervenção ainda exige estudo técnico, econômico, urbanístico e ambiental específico.

Não substitui o Plano Diretor

O PlanMobi se articula com ele. As propostas viárias estão ancoradas na minuta em tramitação na Câmara Municipal.

Não fixa cronograma de obra nem orçamento por intervenção

O que o Plano entrega são diretrizes, ações e prioridades.

Estamos dizendo isso porque planos de mobilidade costumam ser cobrados por aquilo que nunca prometeram. O que este Plano entrega é a régua: o que fazer, por quê, com base em quê e em que ordem.

“A 2ª Consulta Pública não define o conteúdo técnico das propostas. Ela cumpre a função de dar ciência à população sobre as soluções e de submetê-las à avaliação e à priorização de quem vive e se desloca por Maceió.”

É nessa etapa que as propostas ganham legitimidade social e são ajustadas a partir da leitura prática da população sobre sua viabilidade e sua ordem de urgência.

O objetivo final é um plano que a cidade reconheça como seu.

Como funciona amanhã, 11 de setembro

09h30	Abertura e divisão por salas
09h45	Explicação da dinâmica de cada sala
10h00	Conexão à plataforma via QR Code
10h10	Avaliação das Ações + Debate (1h40) e eleição do relator
11h50	Coffee break
12h10	Fala de cada relator
12h40	Apresentação do ranking e dados finais
13h10	Perguntas e manifestações
13h40	Encerramento

TRÊS AVISOS PRÁTICOS

1 **Tragam o celular carregado**

A avaliação das soluções é feita pela plataforma, via QR Code.

2 **Haverá apoio presencial**

Para quem não conseguir usar o celular

3 **Cada sala elege um relator**

Quem quiser falar em nome do grupo, comece a se preparar.

As quatro salas da oficina de amanhã

Cada sala reúne os grupos de solução por afinidade temática.

SALA 1
Acessibilidade Universal
GRUPOS DE SOLUÇÃO

- G1** Governança e Planejamento Integrado
- G5** Acessibilidade Universal
- G7** Educação e Cultura de Mobilidade

6 diretrizes · 20 ações

SALA 2
Transporte Público
GRUPOS DE SOLUÇÃO

- G2** Rede e Operação do Transporte Público
- G3** Qualidade do Serviço e Tecnologia

5 diretrizes · 25 ações

SALA 3
Infraestrutura Viária
GRUPOS DE SOLUÇÃO

- G4** Infraestrutura Viária e Espaço Público

6 diretrizes · 20 ações

SALA 4
Mobilidade Ativa
GRUPOS DE SOLUÇÃO

- G1** Governança e Planejamento Integrado
- G6** Mobilidade Ativa
- G7** Educação e Cultura de Mobilidade

5 diretrizes · 19 ações

G1 (Governança) e G7 (Educação e Cultura de Mobilidade) entram em duas salas

São temas transversais: aparecem tanto na sala de Acessibilidade Universal quanto na de Mobilidade Ativa. Somadas, as quatro salas cobrem os 7 grupos, as 18 diretrizes e as 70 ações.

Obrigado.

Sua cidade se move com você.

Os três produtos na íntegra

Diagnóstico, Prognóstico e Estudos e Proposições estão disponíveis para consulta pública.