



# ***Termo de Referência para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana***

## **1. Mobilidade Urbana**

A Lei 12.587 de 2012, Artigo 4º, define: “II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. A mesma lei traz definições sobre acessibilidade e tipificação dos transportes (individual, coletivo, motorizado ou não, privado, público). Contudo, se pretendemos discutir mobilidade urbana a sério, é necessário ultrapassar aquele consenso e perceber como as contradições sociais presentes na cidade se expressam nesta temática.” (mpl.org.br).

Para este projeto optamos por um conceito de mobilidade urbana que dialogue com a noção de direito à cidade:

- a) Melhoria da qualidade do transporte público coletivo e da estrutura para o transporte individual não motorizado;
- b) Democratização do acesso aos territórios e serviços da cidade;
- c) Combate às desigualdades de raça e gênero derivadas da segregação socioespacial;
- d) Promoção de políticas que tornem a cidade mais sustentáveis para se viver.

## **2. Objetivo**

Constitui objeto a contratação de Empresa especializada para a obtenção de dados e elaboração de atualização cadastral associado a ambiente SIG, bem como a realização de estudos, pesquisas e levantamentos, análise de dados, elaboração de mapas temáticos e elaboração de plano de ações visando a elaboração do Plano de Mobilidade do Município de Jaguarão e Projeto de Reestruturação do Transporte Coletivo Urbano.

## **3. Escopo dos Serviços**

Os trabalhos, objeto deste Termo de Referência, deverão ser desenvolvidos em 4 (quatro) etapas principais, sendo elas:

- I. Mobilização e Levantamento das Informações;



II. Diagnóstico e Prognóstico;

III. Elaboração das Propostas;

IV. Elaboração da Minuta do Projeto de Lei.

As atividades descritas neste Termo de Referência são as mínimas necessárias para a apresentação do Plano de Mobilidade, podendo ser acrescidas novas atividades de acordo com o andamento dos trabalhos e com anuência entre a empresa vencedora e a Secretaria de Planejamento e Urbanismo.

### **3.1. Mobilização e Levantamento das Informações**

#### **3.1.1. Elaboração do Plano de Trabalho**

A metodologia de trabalho será objeto de detalhamento nesta primeira etapa:

- a) No Plano de Trabalho deverá conter as atribuições e descrição da equipe de trabalho da empresa contratada e da equipe técnica da Prefeitura Municipal;
- b) A Equipe da empresa deverá ser multidisciplinar, e deverá conter os seguintes perfis:
  - Arquiteto e Urbanista Coordenador com experiência comprovada em planejamento urbano;
  - Arquiteto ou Engenheiro Civil com experiência comprovada em desenvolvimento em mobilidade;
  - Arquiteto ou Engenheiro Civil ou Geógrafo com experiência comprovada em geoprocessamento, base de dados e sistemas de informações geográficas (SIG) para planejamento urbano;
  - Advogado com experiência comprovada em direito urbanístico e ambiental;
- c) Elaboração de estratégias de participação da sociedade, com identificação dos atores, metodologias participativas, instrumentos, divulgações e outros, assim como organização e coordenação destes eventos;

#### **3.1.2. Identificação e Análise Prévia – Pesquisa e Levantamento**

Nesta etapa será realizada a pesquisa de campo e levantamento dos dados. Os dados de fontes primárias serão obtidos mediante pesquisas, entrevistas, identificação e cadastro de elementos de infraestrutura de trânsito e levantamentos realizados em



campo, havendo o agrupamento dos dados em bancos digitais, para posterior cruzamento em mapas e planilhas, devendo obedecer à seguinte sequência de atividades:

- Definição da metodologia estatisticamente comprovada para este fim, amostras, formulários e outras especificações para a coleta de dados;
- Planejamento dos trabalhos de campo, incluindo logística, definição da sequência de trabalhos e correspondente calendário;
- Mobilização dos recursos humanos, incluindo treinamentos e recursos materiais adequados a cada trabalho a ser executado;
- Execução dos trabalhos de campo, incluindo supervisão, controle de qualidade e planejamento das reposições, nos casos de não conformidade;
- Codificações, tabulações e triagens dos dados de campo;
- Digitação dos dados em planilhas e/ou bancos de dados;
- Análise de consistência dos bancos de dados e correções;
- Processamento (sistematização) final e liberação dos dados para análise.

As informações obtidas dos levantamentos servirão para auxiliar a tomada de decisões em políticas públicas municipais, definição de metas e prioridades para projetos e intervenções para o Plano de Mobilidade. As informações ainda, deverão ser organizadas em ambiente SIG – Sistema de Informações Geográficas, agrupando imagens em mapas georreferenciados, que poderão ser mantidos pelo município posteriormente.

O levantamento geral deverá conter:

- Pesquisa de quantitativo de fluxo viário;
- Inventário da infraestrutura viária, com atenção para as condições das calçadas e travessias;
- Inventário das condições de circulação viária, estado da sinalização viária, sentido de fluxo e dimensões das vias;
- Identificação e análise das demandas de transporte na zona rural;
- Pesquisas com ciclistas sobre o uso da bicicleta, incluindo origens e destinos, rotas e problemas enfrentados;
- Pesquisa de transporte coletivo: operacional e sobe-desce.
- Identificação dos vetores de crescimento urbano e das áreas de expansão populacional, sinalizadas no plano diretor;



- Identificação de novos parcelamentos de solo urbano em tramitação na prefeitura ou de áreas de expansão para as quais haja especulação sobre futuro aproveitamento para parcelamento;
- Identificação de novos empreendimentos empresariais, na área de comércio, serviços, indústrias e lojas francas;
- Identificação dos fluxos do trânsito de fronteira (Ponte Internacional Mauá);
- Pesquisa de fluxo com Implantação do Distrito Industrial e do acesso a Nova Ponte Brasil/Uruguai;
- Identificação de projetos existentes, com atenção para projetos de outras instâncias, como o governo estadual;
- Identificação e análise da regulamentação em vigor sobre os transportes, especialmente sobre o transporte público por modos coletivos e individuais (táxi, escolar, moto táxi, etc);
- Identificação do transporte de carga: tipos, polos geradores, empresas e rotas utilizadas;
- Identificação do sistema viário de interesse para a circulação do transporte coletivo, independente da via ser muito ou pouco utilizada atualmente pelo transporte coletivo (rede viária do transporte coletivo) no qual deverão ser previstas diretrizes capazes de oferecer condições adequadas de circulação e de posicionamento de pontos de parada;
- Pesquisa operacional e pesquisa de sobe-desce do transporte público coletivo;
- Identificação dos conflitos de tráfego de passagem porventura existentes (Ex. Cruzamento Rua Uruguai X Av. Odilo Gonçalves, Rua Uruguai X Rua Barão do Rio Branco), em especial com rodovias e ferrovias e proposição de soluções;
- Identificação das necessidades de estacionamento nas áreas de atração de turistas;
- Identificação da necessidade de estacionamento rotativo;
- Identificação dos pontos de descontinuidade viária entre bairros ou regiões, incluindo barreiras de transposição naturais ou artificiais;
- Identificação de áreas de tráfego local a serem preservadas mediante projetos de trânsito calmo ou restrições de circulação.

## **3.2. Diagnóstico e Prognóstico**

### **3.2.1. Diagnóstico**

Nesta etapa serão analisadas as informações obtidas visando uma caracterização dos aspectos urbanos, de mobilidade e de uso do solo do município.

Para a caracterização dos aspectos urbanos e de uso do solo deverão ser abordados, sem se limitar a eles, os seguintes temas:



- Caracterização demográfica e socioeconômica por zona de tráfego analisando as tendências de variações como: população, empregos, renda, faixa etária e gênero;
- Relação entre Uso e Ocupação do Solo, Distribuição espacial de empregos e adensamento populacional com o sistema de mobilidade, especialmente com a evolução da oferta de serviços de transporte;
- Identificação das regiões com sobra de potencial de urbanização ou com saturação de capacidade (adensamento);
- Análise dos impactos dos loteamentos aprovados e em fase de aprovação na Secretaria de Planejamento e Urbanismo;
- Análise do Plano Diretor Participativo e demais legislações pertinentes.

Em relação à caracterização da mobilidade no município, o tema deverá ser dividido entre dois grandes eixos: oferta e demanda, conforme preconiza Caderno PlanMob, Ministério das Cidades (2007). “Os dados de oferta se referem às condições do sistema viário e da sinalização, benfeitoria para pedestres, características e ao dimensionamento das linhas de transporte coletivo, dentre outros. Os dados de demanda referem-se a origem e destino das viagens de transporte coletivo ou privado, fluxos de tráfego em eixos viários e em intersecções, fluxos de pedestres, variações temporais da demanda (horárias, diárias, semanais, etc.), indicadores de congestionamento (filas de veículos em congestionamento, velocidades, etc.), entre outros.”

Na análise e caracterização da mobilidade, para os dois casos, deve-se abordar, no mínimo, os seguintes temas:

- Caracterização dos deslocamentos - análise individualizada dos modos de transporte por categorias – individuais motorizados, transporte coletivo, transporte de passageiros (fretado, vans escolares, táxi, moto-táxi), circulação a pé, bicicletas – abordando os motivos da escolha modal e as trocas e complementações de viagens por modo;
- Logística urbana – caracterização da demanda por bens e mercadorias, oferta de infraestrutura de apoio, transporte de cargas nacionais e internacionais (estacionamentos e circulação, circulação de carga perigosa e transporte de cargas), políticas, oferta e demanda de estacionamentos públicos e privados;
- Análise do impacto econômico do sistema de mobilidade – desutilidades, perdas econômicas (sistema de saúde, acidentes, congestionamentos), relação entre custos e valor cobrado dos usuários por modo (inclusive uma pesquisa de estacionamentos), custos de implantação e manutenção de infraestrutura por cada modo, receitas tarifárias e não tarifárias (multas e impostos);



- Análise do impacto ambiental do sistema de mobilidade – poluição atmosférica, visual e sonora e seus custos para a sociedade;
- Caracterização de Jaguarão como atratora e produtora de viagens;
- Análise detalhada da Área Central, por ser a região com maior atratividade de viagens, devido as suas fortes características de comércio e serviços;
- Análise do deslocamento aos polos educacionais como Unipampa e IFSUL;
- Aspectos institucionais e legislação – facilidades e dificuldades na gestão municipal e legislação em vigor pertinente aos temas abordados;
- Análise das vagas de estacionamento nas vias, ofertas e demandas;
- Caracterização do sistema viário, do sistema cicloviário e das calçadas de acordo com o levantamento de dados e com o inventário fotográfico e físico.

### 3.2.2. Prognóstico

Nesta etapa serão desenvolvidos no mínimo, os seguintes cenários: cenário básico (atual) e cenários tendenciais, com anos horizonte 2027, 2032 e 2037 (cinco, dez e quinze anos após o início da implantação).

Na elaboração dos cenários tendenciais, deverão ser incorporadas as tendências do desenvolvimento urbano e socioeconômicos, os projetos viários e de transporte já em andamento na Prefeitura Municipal e no Governo do Estado ou Federal que interferem diretamente no município.

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

A análise dos resultados obtidos deve ser feita de forma a identificar a situação futura e seus problemas, possibilitando a construção de alternativas e estratégias para se alcançar os objetivos propostos no Plano de Mobilidade Urbana.

O produto esperado na fase de Diagnóstico e Prognóstico da Mobilidade Urbana é um relatório final com mapas temáticos, planilhas e descritivos que facilitem a interpretação dos dados, com uma visão abrangente e analítica dos itens abordados, avaliando as inter-relações, destacando-se pontos-chave e de relevância para o entendimento do tema e para a construção de estratégias para solucionar os problemas encontrados. A base de dados deverá ser única e georreferenciada.



### 3.3. Elaboração de Proposta

#### 3.3.1. Concepção e Análise das Propostas

Nesta etapa devem ser concebidas soluções, propostas, diretrizes, ações, enfim, um conjunto de medidas partindo da análise da situação atual e do prognóstico realizado anteriormente e debatidos com a sociedade. Deve-se fixar, de antemão, as diretrizes principais com que se tratará a questão da mobilidade, para que não se produzam propostas conflitantes entre si. Poderão ser concebidas duas ou mais soluções para determinadas questões que serão posteriormente verificadas do ponto de vista técnico, econômico e social. Deverão ser realizadas proposições, normas, diretrizes para os seguintes temas:

- Difusão dos conceitos de mobilidade;
- Impactos ambientais e urbanísticos dos sistemas de transporte;
- Planejamento integrado da gestão urbana e de transporte;
- Participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte;
- Execução continuada dos instrumentos de planejamento;
- Acessibilidade universal;
- Difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas;
- Gestão pública da política de mobilidade urbana;
- Classificação e hierarquização do sistema viário;
- Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé;
- Condições adequadas à circulação de bicicletas;
- Padronização de ciclovias/ciclo faixas de acordo com as diferentes tipologias viárias encontradas;
- Integração das ciclovias/ciclo faixas com os demais sistemas de transportes;
- Tratamento viário para o transporte coletivo;
- Concessões de transporte coletivo e a sustentabilidade do sistema;
- Sistemática para avaliação permanente da qualidade do transporte coletivo e de indicadores de trânsito;
- Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural;
- Organização da circulação;
- A circulação nas áreas centrais;
- Controle de demanda de tráfego urbano;
- Regulamentação da circulação do transporte de carga nacional e internacional;



- Integração do sistema de transporte municipal com a rede de transporte regional;
- Proposta de localização da Estação Rodoviária;
- Proposta para reestruturação do transporte coletivo urbano;

Elaboração da rede proposta de mobilidade, caracterizando as principais intervenções no sistema viário, transportes e trânsito para dois cenários básicos: Situação atual otimizada - minimização das deseconomias; e situação futura ideal - sustentabilidade social, econômica e ambiental.

Deverá ser dada atenção especial à identificação dos conflitos de tráfego de passagem porventura existentes, principalmente com a rodovia BR116 e Ponte Internacional Mauá; das necessidades de estacionamento nas áreas de atração de viagens; dos pontos de descontinuidade viária entre bairros ou regiões, incluindo barreiras de transposição naturais ou artificiais; de áreas de tráfego local a serem preservadas mediante projetos de trânsito calmo ou restrições de circulação; do sistema viário de interesse para a circulação do transporte coletivo e, em especial, dos corredores de tráfego no qual deverão ser previstas diretrizes para a priorização de sua circulação.

### 3.3.2. Plano de Ações e Investimentos

O Plano Diretor de Mobilidade deverá conter propostas que visem um maior controle sobre a demanda dos meios de transporte, buscando uma diminuição das viagens realizadas por transporte motorizado individual e o aumento na demanda por transporte público de passageiros e modos suaves de deslocamento (a pé e bicicleta).

As ações propostas para a gestão e melhoria da oferta do sistema de mobilidade deverão estar coerentes com as ações propostas para a gestão da demanda, de forma a existir articulação entre as diretrizes estabelecidas. Deverão ser propostas ações e projetos para os anos horizonte estabelecidos, considerando a inter-relação entre eles e suas respectivas fases de implantação, de forma a se alcançar os objetivos propostos para cada etapa de implementação do Plano de Mobilidade Urbana. Além disso, os projetos e ações devem: (a) apontar os impactos esperado; (b) conter uma análise de viabilidade e sensibilidade e (c) conter análise de governabilidade, com pontos fortes e fracos.

A Gestão da Oferta deverá nortear o desenvolvimento da cidade, com a infraestrutura de mobilidade em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, visando um crescimento ordenado da cidade.

As propostas deverão ser estruturadas para cada modo, contendo, no mínimo:

- I. Circulação de pessoas a pé:
  - Garantir passeios públicos de qualidade para os deslocamentos a pé, onde a calçada é assumida, definitivamente, conforme estabelece o CTB, como componente da via pública, portanto, sob a gestão da mobilidade, com os



custos sendo assumidos pela municipalidade ou pelos próprios proprietários dos lotes.

- Plano de melhoria de segurança e acessibilidade, com propostas voltadas a pontos críticos que deverão ser tratados pela municipalidade referenciados no diagnóstico;
- Propostas de caminhos pedonais, especialmente em regiões com grande número de pedestres, priorizando-os em detrimento dos demais modos;
- Proposta de um sistema de sinalização para pedestres: de informação, orientação e advertência.

II. Circulação de bicicletas:

- Proposta para uma rede ciclável contendo ciclovias, ciclofaixas, rotas e espaços compartilhados, que interligue todas as regiões da cidade, proporcionando segurança e agilidade aos deslocamentos por bicicleta;
- Proposta de localização de infraestruturas de apoio, como paraciclos, bicicletários, estações de bicicletas públicas, oficinas, dentre outros, visando também a integração da bicicleta com os outros modais de transporte;
- Propostas para um manual de padronização da sinalização, pavimentação, dimensionamento, dentre outros, da rede ciclável (ciclovias, ciclofaixas, rotas e espaços compartilhados).

III. Transporte de passageiros: com o principal objetivo de torná-lo mais atrativo ao usuário do automóvel e, principalmente, ao usuário do próprio sistema de transportes, melhorando assim as condições futuras de fluidez e segurança, diminuindo a poluição e buscando a melhoria na qualidade de vida dos cidadãos. Assim sendo, o Plano de Mobilidade Urbana deve incorporar este projeto, integrando-o às outras ações propostas no Plano para os demais modos de transporte, buscando uma unidade nas propostas, prevendo a integração e a intermodalidade entre todos os modais.

- Proposta de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Público com levantamento de demandas e itinerários das linhas existentes, análise de planilha de custos e análise econômico-financeira.

IV. Transporte motorizado individual

- Políticas de uso das vias arteriais e coletoras – estacionamentos, circulação prioritária, reserva de vagas;
- Política de uso das vias da Região Centro e as demais centralidades analisadas na fase de Diagnóstico – tipologias viárias, estacionamento, circulação, restrição de circulação, medidas de desestímulo ao uso do automóvel, rotas alternativas de atravessamento da região, controle de velocidade, dentre outros. Estas ações devem ser acompanhadas de estudos de viabilidade e de impacto na malha viária;
- Políticas de desestímulo ao uso de automóvel;
- Revisão da Macroestrutura Viária e Hierarquia das Vias constante no Plano Diretor, com a redefinição da hierarquização e dos perfis das vias arteriais, coletoras e locais, existentes e projetadas, objetivando promover a integração regional e melhor mobilidade do município. A revisão deverá apresentar um nível de detalhamento que demonstre a viabilidade da



implantação das vias projetadas, considerando as características geográficas, socioeconômicas e de uso e ocupação do solo do município, bem como a articulação com o município e país vizinho.

V. Logística Urbana

- Proposta de Legislação, definindo a circulação dos tipos de veículo por região ou função, horários e paradas para carga e descarga, rede prioritária para circulação de mercadorias;
- Política de circulação de cargas perigosas;
- Política de circulação de carga superdimensionadas;
- Política de circulação de caminhões areeiros;
- Política de circulação de carga internacional;
- Proposta diferenciada de circulação, estacionamento e carga e descarga para as centralidades analisadas no Diagnóstico, considerando maior nível de restrição devido às características do local.

VI. Segurança Viária

- Ações para redução de acidentes para todos os modos de transportes;
- Ações específicas para atingir a meta ONU para redução do número de acidentes de trânsito com vítima em um período de 10 anos (2011 a 2021) - Década de Segurança Viária;
- Ações visando a conscientização da população sobre a necessidade da mudança de comportamento em relação a escolha modal e ao respeito aos demais usuários da via, estimulando uma postura mais consciente e cidadã;
- Projetos educativos voltados aos vários usuários do sistema de mobilidade (diferentes idade, condição social, dentre outros).

Deverá ser apresentado o plano de implementação das medidas propostas, com cronograma físico-financeiro considerando horizontes previstos, bem como propostas para sua gestão e para o monitoramento das medidas implementadas e metas estabelecidas, abrangendo:

- Estratégias de implantação gradativa;
- Metas e programa de avaliação e monitoramento.

Deverão ser propostos indicadores para monitorar as ações, fornecendo parâmetros para a realização de ajustes de projeto.

### 3.3.3. Audiência Pública e Oficinas

Essa atividade será de responsabilidade da Empresa Contratada e da Secretaria de Planejamento e Urbanismo.

Todos os eventos de participação e mobilização social produzirão informações específicas da realidade prática do município. Estas informações deverão ser



devidamente organizadas e consolidadas e seu resultado refletirá diretamente na tomada de decisões dos Planos em elaboração.

Os registros de memória (atas, relatórios, fotografias, listas de presença e materiais de divulgação) dos eventos de participação realizados devem ser apresentados nos Relatórios de elaboração do plano.

#### 3.3.4. Detalhamento das Propostas

Para apoio e avaliação das ações deverá ser estimada a evolução dos principais componentes do sistema de mobilidade ao longo do período de maturidade do plano. As ações deverão ser simuladas em softwares específicos e deverão ser criados no mínimo dois cenários projetados para cada ano horizonte de projeto (2027, 2032 e 2037).

Os resultados das simulações e dos cenários deverão subsidiar a decisão de quais ações serão incorporadas ao Plano, as quais deverão ser analisadas e avaliadas para escolha da melhor alternativa a ser adotada. Cada alternativa deverá ser analisada quanto à sua viabilidade e então hierarquizadas.

Os objetivos da análise de viabilidade das alternativas são: proporcionar elementos para a sociedade e o poder público escolherem a melhor alternativa e atender aos requisitos dos agentes de financiamento, para a obtenção dos recursos necessários para empreender as ações propostas no Plano. Sendo assim, o detalhamento da análise deve permitir o entendimento e a escolha da melhor alternativa a ser adotada. A análise de viabilidade do PlanMob deve incluir avaliações técnica, socioeconômica, financeira e ambiental, garantindo a sustentabilidade do conjunto de ações propostas.

I - Avaliação técnica: identificará os padrões tecnológicos propostos e verificará a aplicação das melhores práticas no contexto técnico atual. Os condicionantes podem ser qualitativos e/ou quantitativos.

II - Avaliação socioeconômica: os investimentos e as ações deverão ser analisados visando o retorno do investimento público, incluindo os custos e os benefícios sociais. Os custos e os benefícios contabilizados podem ser tangíveis (por exemplo, os custos operacionais de transporte) ou intangíveis (custos de acidentes, do tempo gasto nas viagens, de contaminação do ar, etc.). O principal objetivo será identificar se os custos socioeconômicos serão compensados pelos benefícios.

III - Avaliação financeira: deverá medir a viabilidade dos empreendimentos do ponto de vista dos investimentos privados, com base na análise dos fluxos de caixa de custos e receitas tangíveis (exclusivamente monetários). Para avaliação socioeconômica e financeira deverão ser utilizados indicadores de viabilidade já consagrados na análise econômica: taxa interna de retorno (TIR), relação benefício/custo (B/C) e valor presente líquido (VPL).



IV - Avaliação ambiental: deverá avaliar os impactos das propostas do Plano no meio ambiente e identificar ações de mitigação dos danos ou de compensação ambiental aplicáveis. Uma vez identificadas as alternativas viáveis, elas deverão ser hierarquizadas para identificar as prioridades, baseando-se em métodos multicritério de avaliação, com objetivos estabelecidos em três níveis distintos: estratégico, tático e operacional.

Os objetivos estratégicos deverão tratar dos aspectos gerais, tais como qualidade, competitividade e desenvolvimento sustentado, isto é, mostrarão onde se quer chegar. Para cada objetivo estratégico deverão ser relacionados objetivos táticos, que indicarão como será possível atingi-los, isto é, como chegar onde se pretende. E, por último, deverão ser estabelecidos os objetivos operacionais que apontam exatamente o que se vai fazer. Cada objetivo poderá ser ponderado com pesos diferentes, de acordo com a sua importância, permitindo determinar um peso global pelo qual é possível hierarquizar as alternativas de ação propostas no Plano.

#### **3.3.4.1. Projeto de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Público**

Com base na proposta, deverá ser elaborado o Projeto da Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano contendo memorial descritivo do sistema proposto, planilha de custos e tarifa.

#### **3.3.4.2. Minuta do Projeto de Lei**

Após a emissão do Relatório Final do Plano de Mobilidade Urbana, deverá ser elaborada a Minuta do Projeto de Lei para aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pela Câmara Municipal de Vereadores de Jaguarão.

Esta etapa do projeto só estará concluída após a aprovação final do texto na Câmara Municipal, quando todas as alterações necessárias já terão sido realizadas.

A partir das leituras comunitárias devem ser elencadas as prioridades e, para cada uma, levantadas as estratégias mais adequada para levá-las adiante.

### **4. Apresentação dos Produtos**

Todos os documentos dos projetos, relativos aos produtos a serem entregues, serão emitidos em caráter preliminar em 2 (duas) vias (cadernos A3) para análise e comentários da Contratante. Nesta serão anotados os comentários, observações ou a aprovação para a emissão da versão final. Somente após o Termo de Aceite, a Contratada estará apta a finalizar a fase seguinte.



Para documentar todos os produtos desenvolvidos, as atividades deverão ser detalhadas e organizadas em relatórios técnicos, entregues impressos em 3 (três) vias e em arquivos digitais abertos a edição.

Para a emissão do produto final e conclusão dos trabalhos serão reunidos todos os documentos gerados em sua versão final, na forma de desenhos e relatórios que integram os projetos, acompanhados de índice de documentos. Serão entregues 3 (três) vias do projeto completo.

Os documentos digitais deverão ser entregues nos seguintes formatos:

- Projetos arquitetônicos e viários - serão desenvolvidos em sistema CAD (Computer Aided Design) versão 2013, contendo também o arquivo de configuração de penas. Serão utilizadas escalas adequadas a serem definidas posteriormente pela Contratante e formatos de pranchas padrão ABNT.
- Rede de simulação – o modelo devere ser entregue carregado e calibrado, em formato a ser definido em conjunto com a Contratante.
- Textos e planilhas – deverão ser entregues em formato compatível com MS Office 2007, abertos para edição.

## 5. Cronograma Físico

Etapas	Mês						
	1	2	3	4	5	6	7
1. Mobilização e Levantamento de Informações	■	■	■	■	■		
2. Diagnóstico e Prognóstico			■	■	■	■	■
3. Elaboração de Propostas					■	■	■
4. Elaboração da Minuta de Lei e Projeto de Reestruturação do Transp. Coletivo						■	■

## 6. Orçamento

O valor total orçado dos serviços será de **R\$ 207.824,80** (duzentos e sete mil e oitocentos e vinte e quatro reais e oitenta centavos) e foram estimados em função das horas técnicas necessárias para o desenvolvimento dos serviços descritos, conforme planilha em anexo.

O orçamento CONTEMPLA impostos e taxas incidentes, BDI e outras obrigações legais e fiscais, assim como todos os encargos trabalhistas da equipe e outros de responsabilidade exclusiva da Contratada.



O orçamento de honorários CONTEMPLA atividades da equipe técnica no município para levantamento e análise de dados, reuniões técnicas, apresentações e eventos participativos com a comunidade, que serão detalhadas no plano de trabalho.

O acompanhamento da tramitação do Projeto de Lei do Plano na Câmara de Vereadores, assim como os custos extras relativos à atividades e produtos não descritos neste documento, especialmente os referentes à impressão e divulgação de material de divulgação, impressões não previstas no termo de referência, taxas, e outros, ficarão à cargo do contratante.

## 7. Disposições Gerais

As atividades mínimas programadas para a elaboração do Plano de Mobilidade deverão ser detalhadas na primeira etapa de trabalho, e serão, no mínimo, as seguintes:

- a) Acompanhamento permanente envolvendo coordenação, consultores, equipe principal, complementar e apoio;
- b) Manutenção permanente da equipe de profissionais consideradas necessárias ao caráter interdisciplinar inerente ao processo de elaboração do Plano;
- c) Análise e discussão das matérias pertinentes em reuniões periódicas (no mínimo uma mensal);
- d) Sistematização de dados, pesquisa e elaboração de relatórios mensais e final.

As reuniões, apresentações e demais atividades participativas acontecerão no município.

A metodologia adota ferramentas participativas diversas como entrevistas, oficinas e reuniões com agentes locais – comunidade, técnicos e gestores, lideranças locais - que colaborem nas análises e diagnóstico dos problemas.

A participação e contribuição efetiva dos gestores e técnicos municipais da Secretaria de Planejamento e Urbanismo é fundamental para o sucesso do trabalho, sendo de sua responsabilidade o fornecimento de informação e facilitação do acesso aos dados existentes, assim como aos agentes da comunidade e outros.

Jaguarão, 22 de fevereiro de 2021.

Leticia Fernandes

Arquiteta e Urbanista

CAU A33469-3

Luiz Carlos Barreto

Secretário de Planejamento e Urbanismo