



Plano Estratégico Vitória da Conquista 2020
Etapa I – Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano
e Agência Reguladora Municipal

Produto 3
***Tomo VII – Relatório Preliminar do Termo de Referência
do Plano Municipal de Mobilidade Urbana***



Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista
Secretaria de Infraestrutura Urbana

Contrato nº 019-35/2018

Plano Estratégico Vitória da Conquista 2020
Etapa I – Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano
e Agência Reguladora Municipal

Produto 3
Tomo VII – Relatório Preliminar do Termo de Referência
do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

Salvador – Outubro/2018

Apoio Técnico





PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA
Herzem Gusmão Pereira

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA URBANA
José Antônio de Jesus Vieira

FUNDAÇÃO ESCOLA POLITÉCNICA DA BAHIA – FEP
Prof. Luiz Antônio Magalhães Pontes - Diretor Geral

EQUIPE TÉCNICA

Eng. Luiz Alberto Novaes Camargo - Coordenador
Milton Carlos da Mota Cedraz – Engenheiro Agrônomo
Raymundo José Santos Garrido – Engenheiro Civil
Antônio Heliodório Lima Sampaio – Arquiteto Urbanista
Liana Silvia de Viveiros e Oliveira – Arquiteta Urbanista
Heraldo Peixoto da Silva – Engenheiro Agrônomo
Naiah Caroline Rodrigues de Souza – Engenheira Sanitarista e Ambiental
Jackson Ornelas Mendonça – Economista
Antônio Marcos Santos Pereira – Geólogo
Grazia Burmann – Matemática Estatística
Camila Martins de Abreu Farias - Arquiteta Urbanista
Rebeca Daltro Ferrari Bulhões - Arquiteta Urbanista
Joice de Jesus Moraes – Assistente Social
Julia Marques Dell’Orto – Advogada
Luiz Mário Gentil Silva Júnior – Engenheiro Civil e Economista
Leonardo Ogando Insuela Camargo – Engenheiro Civil
Anderson Lima Aragão – Engenheiro Sanitarista e Ambiental
Renata Mota Baptista – Gestora Ambiental e Mobilizadora Social
Rebeca Gonçalves de Jesus Santos – Estagiária de Eng. Sanitária e Ambiental
Luana Baptista Ribeiro – Estagiária de Direito

RELATÓRIO PRELIMINAR DO TERMO DE REFERÊNCIA DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
PMVC-PMMU-RT-001-R0

Revisão	Data	Assunto	Visto CQ
R0	03/10/2018	Emissão inicial	

ORGANIZAÇÃO DOS VOLUMES DO PRODUTO 03

Tomos	Número	Título do Relatório
Tomo I	PMVC-PDDU-RT-001-R0	Relatório Parcial 01 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
Tomo II	PMVC-PDAP-RT-001-R0	Relatório Parcial 01 do Plano Diretor do Distrito Aeroportuário
Tomo III	PMVC-AGER-RT-001-R0	Relatório Parcial 01 da Agência Reguladora Municipal
Tomo IV	PMVC-PMSB-RT-001-R0	Relatório Preliminar do Termo de Referência do Plano Municipal de Saneamento Básico
Tomo V	PMVC-PMMA-RT-001-R0	Relatório Preliminar do Termo de Referência do Plano Municipal de Meio Ambiente
Tomo VI	PMVC-PMMI-RT-001-R0	Relatório Preliminar do Termo de Referência do Plano Municipal de Mineração
Tomo VII	PMVC-PMMU-RT-001-R0	Relatório Preliminar do Termo de Referência do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

SUMÁRIO

1.	APRESENTAÇÃO.....	1
2.	CONTEXTUALIZAÇÃO.....	1
2.1.	ASPECTOS GERAIS DO MUNICÍPIO.....	1
2.2.	O CONTEXTO URBANO.....	2
3.	DIRETRIZES LEGAIS E ESTRATÉGICAS PARA O PMMU.....	7
3.1.	CONCEITUAÇÃO DO PMMU.....	8
3.2.	REQUISITOS LEGAIS.....	9
3.3.	DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DO PMMU.....	12
3.4.	O CONTROLE SOCIAL DO PDDU.....	15
4.	DO OBJETO E DAS RESPONSABILIDADES.....	15
4.1.	RESPONSABILIDADES DA PREFEITURA MUNICIPAL.....	16
4.2.	RESPONSABILIDADES DA CONTRATADA.....	17
5.	DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS.....	18
5.1.	OBJETIVO GERAL.....	18
5.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	18
6.	METODOLOGIA, ETAPAS E FASES.....	20
6.1.	FASE A – DIAGNÓSTICOS E PROGNÓSTICOS.....	22
6.2.	FASE B – PRODUTOS DO PMMU.....	29
7.	PLANO DE MOBILIZAÇÃO SOCIAL.....	34
8.	PRODUTOS INTERMEDIÁRIOS E FINAIS.....	38
9.	CRONOGRAMA EXECUTIVO.....	39
10.	QUALIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA.....	39
11.	ORÇAMENTO E FORMA DE PAGAMENTO.....	41
12.	CONDIÇÕES GERAIS DE EXECUÇÃO.....	42
12.1.	FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS PRODUTOS.....	42
12.2.	BANCOS DE DADOS E MEMÓRIAS DE CÁLCULOS.....	42
12.3.	DOS EVENTOS PÚBLICOS.....	43
12.4.	ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO.....	43
13.	REFERÊNCIAS.....	48

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Vitória da Conquista - População por Situação de Domicílio	14
Quadro 2 - Síntese dos levantamentos e pesquisas.....	28

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Crescimento desordenado e infraestrutura de transporte	13
--	----

SIGLAS E ABREVIATURAS

CONCIDADES – Conselho das Cidades

Contratada – Empresa responsável pela elaboração do PMMU

Contratante – Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista

EC – Estatuto da Cidade

IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal

LOM – Lei Orgânica Municipal

ONG – Organização Não Governamental

PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PMMU – Plano Municipal de Mobilidade Urbana

PMVC – Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista

TR – Termo de Referência

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

1. APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta o Termo de Referência para a contratação de Consultoria para elaboração do **Plano Municipal de Mobilidade Urbana - PMMU** do município de Vitória da Conquista, detalhando os requisitos legais e técnicos, as estratégias e diretrizes, as especificações técnicas, os produtos a serem gerados e as condições de execução, na perspectiva da obtenção de um instrumento de Governo de alta qualidade técnica e atendendo aos requisitos das novas políticas públicas para a Gestão Urbana.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

Visando à contextualização do processo de elaboração do PMMU apresenta-se a seguir uma visão geral do município e da situação atual da mobilidade urbana.

2.1. ASPECTOS GERAIS DO MUNICÍPIO

O município de Vitória da Conquista está situado na porção centro-sul do Estado da Bahia e representa o pólo regional aglutinador de uma área que abrange oitenta municípios na Bahia e dezesseis no norte de Minas Gerais.

A sede municipal de Vitória a Conquista está localizada nas coordenadas geográficas 14°51'57"Sul e 40°50'20" Oeste, a uma altitude de 950 metros, distando 510 km de Salvador, através das Rodovias BR 324 e BR 116 – Rio-Bahia. O município possui uma extensão territorial de 3.204,3 km² e faz limites com os municípios de Anagé, Barra do Choça, Cândido Sales, Itambé, Encruzilhada, Ribeirão do Largo, Planalto e Belo Campo.

O município faz parte do Território de Identidade 20 – Vitória da Conquista, que abrange 19 municípios: Anagé, Aracatu, Barra do Choça, Belo Campo, Bom Jesus da Serra, Caetanos, Cândido Sales, Caraíbas, Condeúba, Guajeru, Jacaraci, Maetinga, Mirante, Piripá, Planalto, Poções, Presidente Jânio Quadros, Tremedal e Vitória da Conquista.

O município de Vitória da Conquista apresentava em 2010 uma população de 336.990 habitantes, o que a torna a terceira maior cidade do estado e do interior do Nordeste juntamente com Caruaru. O desenvolvimento do município é atestado pelos índices

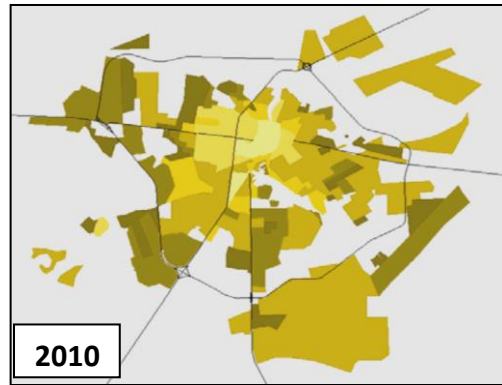
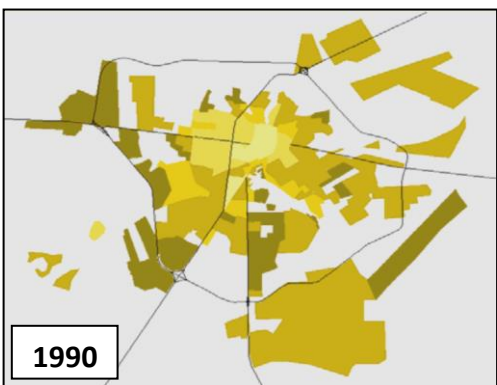
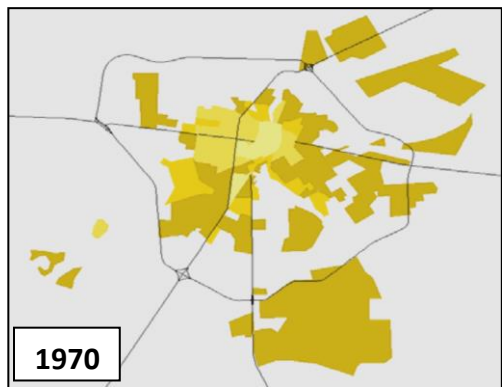
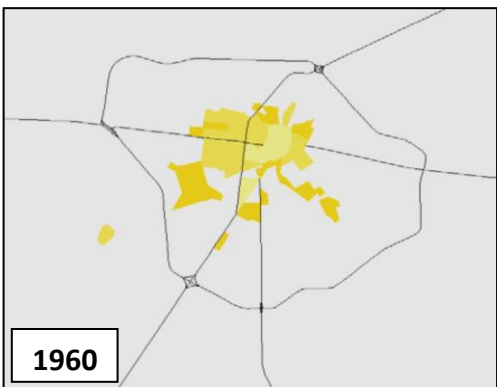
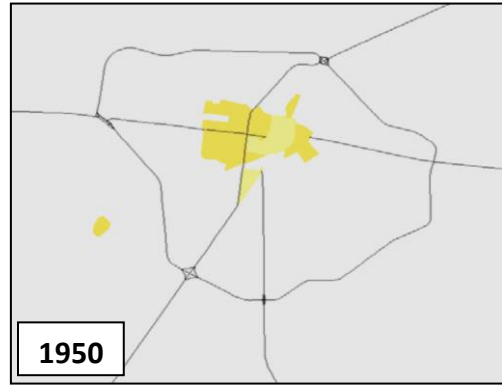
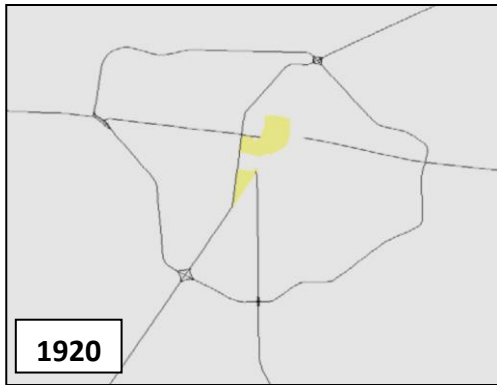
econômicos e sociais, sendo que o Índice de Desenvolvimento Econômico subiu do 11º lugar no ranking baiano, em 1996, para 9º, em 2000, enquanto o Índice de Desenvolvimento Social deu um salto, subindo do 24º para o 6º lugar. Por outro lado, o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH também saltou do 30º lugar em 1991 para 18º em 2000. Dos 20 melhores IDHs baianos, Vitória da Conquista foi o que mais melhorou.

Encontra-se atualmente em tramitação na Assembleia Legislativa da Bahia o Projeto de Lei 101/2011, que cria a Região Metropolitana de Vitória da Conquista, com a possível denominação de *Região Metropolitana do Sudoeste da Bahia*, englobando 39 municípios da região. O Projeto encontra-se desde maio/2011 na Comissão de Constituição e Justiça. Em sua forma atual, o Projeto apresenta remotas possibilidades de aprovação, vez que os municípios abrangidos não apresentam as características que justificariam a criação de uma Região Metropolitana.

2.2. O CONTEXTO URBANO

Em decorrência da sua função de polo regional, de comércio, indústrias e serviços essenciais à rede de cidades/municípios sob sua área de influencia, a cidade de Vitória da Conquista vem experimentando nos últimos decênios um permanente e explosivo processo de crescimento da sua área urbana, como pode ser visualizado nas figuras abaixo (Veiga, 2010).

Evolução da área urbana de Vitória da Conquista



Atualmente a área urbana da cidade ocupa uma extensão aproximada de 27.000 hectares, o que, considerando a população urbana de 260.000 habitantes em 2010 lhe confere uma densidade demográfica da ordem de 10 hab/ha. A sede municipal se encontra sob influência de novos e intensos vetores de expansão, destacando-se o novo Aeroporto, empreendimentos imobiliários de grande porte e dezenas de parcelamentos do solo.

O Município de Vitória da Conquista é cortado por quatro importantes eixos rodoviários: a rodovia federal BR-116 – Rio-Bahia e as rodovias estaduais BA-262, BA-263 e BA-265. Todas estas rodovias se transformaram em vetores de expansão urbana, considerando os seus trechos, em áreas urbanas, delimitadas pela Lei de Perímetro Urbano vigente.

Neste contexto pode-se destacar a BA-265, em direção à Barra do Choça, onde estão se alocando empreendimentos de grande porte, notadamente loteamentos e condomínios com uso residencial. Como exemplo, pode-se citar o Loteamento Terras Alphaville, entre outros. O mesmo ocorre no trecho urbano da BA-263, no sentido de Itapetinga, a exemplo do empreendimento Reserva Imperial. Por sua vez, inúmeros usos diversificados estão se alocando com diferentes portes ao longo do corredor da BR-116, sentidos Salvador e Rio de Janeiro, a exemplo do Haras Residence (da Prisma Incorporadora) e o Campos Vivant (da Módulo Empreendimentos), equipamentos que atraem investimentos privados, geram emprego e renda para a população e ganho social para toda a comunidade e aquecem a economia local, mas com impactos urbanísticos a serem considerados no PDDU e no PMMU.

No sentido da BR-116, do trecho urbano em direção à cidade de Cândido Sales, mais precisamente no Povoado de Pé de Galinha, a 7 km do centro da cidade, está sendo implantado o novo Aeroporto de Vitória da Conquista. Seu processo licitatório foi autorizado pelo Ministério da Aviação Civil em setembro de 2013, sendo que este empreendimento, de altíssima atratividade para o desenvolvimento urbano, econômico e social do Município e Região, já se encontra em fase de execução pelo Governo do Estado da Bahia através do DERBA – Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia. Tal equipamento terá uma pista de pouso com 2.100 metros de comprimento e 45 metros de largura, o que vai possibilitar a aterrissagem de aeronaves do modelo Boeing 737-800, utilizadas pelas grandes companhias aéreas do país. O investimento inicial que está sendo empregado é da ordem de 60 milhões de reais. A previsão de investimento total para a construção é de R\$ 86 milhões, sendo que R\$ 57 milhões são oriundos do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA).

Também nesse trecho, empreendimentos diversos e parques logísticos (no caso o “Parque Logístico do Sudoeste – da Prates Bomfim, Gráfico e Kubo), surgem a partir da influência do novo aeroporto, assim como da tradição e do desenvolvimento do comércio atacadista e varejista existente e em ascensão no município. Logo, devido ao contínuo crescimento econômico e investimentos do setor público na estruturação da cidade, Vitória da Conquista se tornou um dos municípios mais atrativos para investimentos.

Internamente ao anel viário, cinturão que por muito tempo limitou fisicamente o crescimento urbano da cidade, observa-se uma grande tendência de crescimento do vetor Sul/Sudeste, compreendendo os bairros Boa Vista, Felícia e parte do Candeias, áreas antes reservada para expansão pelo PDDU vigente, instituído pela Lei nº 1385/2006.

No vetor Sudeste é notável o crescimento caracterizado por moradias de médio e alto padrão, prédios comerciais e de serviços principalmente voltados para a Educação. Tendo como principais corredores viários a Av. Vivaldo Mendes, Rua Siqueira Campos, Av. Rosa Cruz, Av. Olívia Flores, e a Rodovia BA 265 - Vitória da Conquista – Barra do Choça, o vetor Sul é constituído de muitos polos geradores de tráfego, implantados e em implantação, como:

- Rede de ensino: UFBA, UESB, FTC, FAINOR, Faculdade Santo Agostinho (em implantação) e Faculdade Juvêncio Terra (em construção) além de várias escolas estaduais e particulares;
- Boulevard Shopping (em construção) e diversos supermercados;
- Arena Miraflores (área de grandes eventos);
- Complexo Municipal de Saúde;
- Estádio Lomanto Júnior;
- Condomínios e conjuntos residenciais;
- Conjunto de prédios de serviços de Justiça: Novo Fórum, Ministério Público Estadual, Justiça Federal, Justiça Eleitoral e Defensoria Pública.

No vetor Sudeste encontram-se em execução e a executar projetos de pavimentação e drenagem abrangendo loteamentos populares adensados, por meio de recursos municipais e dos Programas PAC 1 e 2. Este vetor apresenta grande potencial de crescimento pela sua vocação de prestação de serviços, pela existência de vazios urbanos e pela perspectiva

futura de atualização do PDDU, criando possibilidades mais favoráveis para a construção civil.

No vetor Sudoeste, também em grande expansão, encontra-se o Shopping Conquista Sul, atual Aeroporto, novo Aeroporto (em construção), Estação Rodoviária, Hospital Regional, Hospital SAMUR, vários conjuntos e condomínios residenciais, incluindo o Projeto Minha Casa Minha Vida, e um grande número de escolas estaduais e particulares. Este vetor recebeu recentemente grandes investimentos em infraestrutura de pavimentação asfáltica e drenagem, abrangendo loteamentos populares adensados e em como principais vias a Rodovia BR 116 – Rio – Bahia, Av. Bartolomeu de Gusmão, Av. Juracy Magalhães, Rodovia BA 263 – Vitória da Conquista – Ilhéus, Av. Gilenilda Alves, Av. Luís Eduardo Magalhães, Rua José Pequeno, Av. Ulisses Guimarães, Av. Filipinas, Av. Paraná, Av. Frei Benjamim, Av. Alagoas e Av. Jadiel Matos.

Deve-se também destacar o vetor Noroeste, compreendendo os bairros do Zabelê, Bateias e São Pedro, recentemente com investimentos públicos já empregados ou em andamento referentes ao sistema de rede de água potável e rede de águas pluviais, além de esgotamento sanitário e pavimentação asfáltica. Neste vetor o crescimento ocorre principalmente em relação à habitação, comércio e serviços. Ao norte localiza-se a Serra do Peri-Peri (Área de Preservação Ambiental). Este vetor se caracteriza pela grande quantidade de escolas públicas e particulares. Nele estão implantados o Instituto Federal de Educação – IFBA, o Clube do SESC, vários loteamentos em execução e a executar, projetos de pavimentação e drenagem, abrangendo vários loteamentos adensados, por meio de recursos municipais e dos Programas PAC 1 e 2. As principais vias deste vetor são a Av. Brumado, a Rodovia BA 262 – Vitória da Conquista – Brumado, Av. Maranhão e Av. Pará.

No sentido de potencializar as condições de crescimento dos vetores Sudeste, Sudoeste e Noroeste, está prevista a sua interligação através de um corredor viário perimetral, cujo projeto já está inserido no PAC Mobilidade Urbana Médias Cidades.

No que se refere aos vetores de crescimento significativos às vias intraurbanas, destacam-se a Av. Olívia Flores (trecho entre a Av. Luís Eduardo Magalhães e o Campus da UESB), a Av. Brumado (recentemente duplicada), a Av. Jadiel Matos (Bairro Campinhos), recentemente urbanizada e pavimentada, além das avenidas Gilenilda Alves e Laura Nunes (Bairro Boa Vista), vias que estão recebendo incremento construtivo significativo e com forte

tendência de consolidação enquanto corredores de usos diversificados de média e alta intensidade.

Por fim, é importante destacar o papel que o programa Federal Minha Casa Minha Vida tem realizado no município de Vitória da Conquista, sobretudo nos bairros Zabelê, Campinhos, Primavera e Espírito Santo. Estes empreendimentos vêm reestruturando ao longo dos anos estas áreas periféricas da cidade e incontestavelmente trazendo uma melhoria na perspectiva de vida da população mais carente da cidade. Além de representarem novos expressivos centros geradores de tráfego, estes empreendimentos atraem e dinamizam a economia urbana, com a implantação de outros empreendimentos residenciais, comerciais e de serviços em seu entorno.

3. DIRETRIZES LEGAIS E ESTRATÉGICAS PARA O PMMU

O processo de elaboração do PMMU visa à construção de um instrumento de gestão pública tecnicamente fundamentado, politicamente sustentado e socialmente legitimado - sobre as ações necessárias ao crescimento ordenado e ambientalmente sustentável da mobilidade urbana na cidade de Vitória da Conquista. Como um processo social, esse planejamento deve ser entendido como uma oportunidade para fortalecer a construção de um projeto da sociedade local, que mobilize os atores sociais e organize as ações convergentes dos diversos agentes, de modo a implementar as transformações na realidade que conduzam ao futuro desejado.

Pela sua concentrada escala territorial e populacional, o planejamento urbano tende a ter uma grande proximidade do cidadão e dos seus problemas e uma grande aderência aos instrumentos institucionais de gestão e intervenção. Esta proximidade dos problemas e do cidadão permite que o planejamento local e municipal possa implementar amplos mecanismos de participação da população e dos atores sociais, comprometendo as comunidades com as decisões e com as iniciativas e prioridades, viabilizando a mobilização das forças sociais.

Nessa perspectiva, o processo de elaboração do PMMU deve ser construído com base em quatro diretrizes e condicionantes essenciais e interdependentes – a conceituação do plano de mobilidade, os requisitos legais, o processo de planejamento da mobilidade urbana e o controle social.

3.1. CONCEITUAÇÃO DO PMMU

A mobilidade urbana é termo recente, e se refere à facilidade e a diferentes modos de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Deslocamentos estes, também chamados de “viagens”, realizados em veículos motorizados e não motorizados, e a pé, usando como suporte a infraestrutura física de vias e logradouros. O conceito de mobilidade urbana, portanto, inclui o de transporte urbano, contemplando o conjunto de serviços e meios para o deslocamento adequado de pessoas e bens no espaço.

A mobilidade urbana constitui também um campo de estudos e propostas sobre os tipos de deslocamentos de pessoas e bens na cidade, sempre articulados ao município e à região. Historicamente, a disponibilidade de infraestrutura e meios adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa cidade, ou trechos dela, resulta em desenvolvimento e qualidade de vida na localidade, assim como, pode ser usado como um importante elemento indutor para se desenvolver uma área. É sabido também, que áreas com problemas de mobilidade e ou acessibilidade sofrem desvalorização e costumam entrarem decadência, caso dos Centros e Subcentros, onde se concentram atividades de comércio e serviços.

Embora o município de Vitória da Conquista possua alguma tradição em planejamento urbano, desde os PDDU's de 1976 e o de 2004/05, ambos estão defasados, desatualizados, sobretudo em relação à questão da mobilidade urbana, a exemplo da maioria das cidades de porte médio, baianas. Os Planos Diretores em geral nunca possuem diretrizes específicas detalhadas quanto ao transporte e o sistema viário, adequadas às demandas atuais ou futuras (projetadas) e à escala da cidade, considerando sua dinâmica. Em especial quanto ao exigido nas normas pertinentes, instituídas na era pós Estatuto da Cidade que regulamentou o disposto na Constituição do Brasil.

Neste contexto, a maioria dos Planos Diretores, elaborados para as cidades da Bahia, apenas tangenciam a questão, sempre tratando a mobilidade uma questão marginal, e de modo pouco claro. Tanto que a hierarquia viária proposta para Vitória da Conquista, é estabelecida de modo confuso, quando se observa no texto da Lei pouca clareza quando confrontado ao mapa respectivo. No que concerne aos requerimentos técnicos, não responde de modo objetivo aos problemas comuns observados em uma cidade de porte

médio, hoje beirando os 400.000 habitantes, a terceira cidade em população na Bahia, e só ultrapassada em tamanho por Feira de Santana e a capital, Salvador.

Assim o Plano de Mobilidade Urbana deve ser entendido como um instrumento de gestão pública, essencial para que se possa estabelecer e implementar uma efetiva política municipal de circulação e transporte. Neste sentido, o PMMU representa um elemento complementar ao PDDU, tendo como objetivo o detalhamento de uma questão essencial à qualidade de vida no meio urbano.

3.2. REQUISITOS LEGAIS

Por lei, a elaboração do PMMU é obrigatória para todos os municípios com população acima de 20.000 habitantes, e os Municípios que ainda não possuem um Plano de Mobilidade Urbana, tem o prazo máximo de 03 (três) anos para elaborá-lo, a partir da promulgação da Lei 12.587/2012, prazo que se encerrará em janeiro de 2015. Findo o prazo, ficam os Municípios inadimplentes impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência da referida Lei. Portanto, até o final 2014 é imperativo que o Plano de Mobilidade esteja elaborado e aprovado pela Câmara Municipal, em condições de ser implementado na prática.

A Lei Federal nº 12.587, de 03/01/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, determina a obrigatoriedade de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, entendido como instrumento essencial para efetivação de uma Política Municipal de Mobilidade Urbana. O artigo 5º dessa Lei estabelece que a Política de Mobilidade deverá estar fundamentada nos seguintes princípios gerais:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

O artigo 6º da Lei 12.587 estabelece que a Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

A Lei citada, em seu artigo 7º estabelece, ainda, que a Política Municipal de Mobilidade Urbana deve se voltar para atingir os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

A Lei 12.587 também estipula que o Plano de Mobilidade Urbana deve contemplar os componentes ou conteúdos postos no Art. 24, a saber:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

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

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

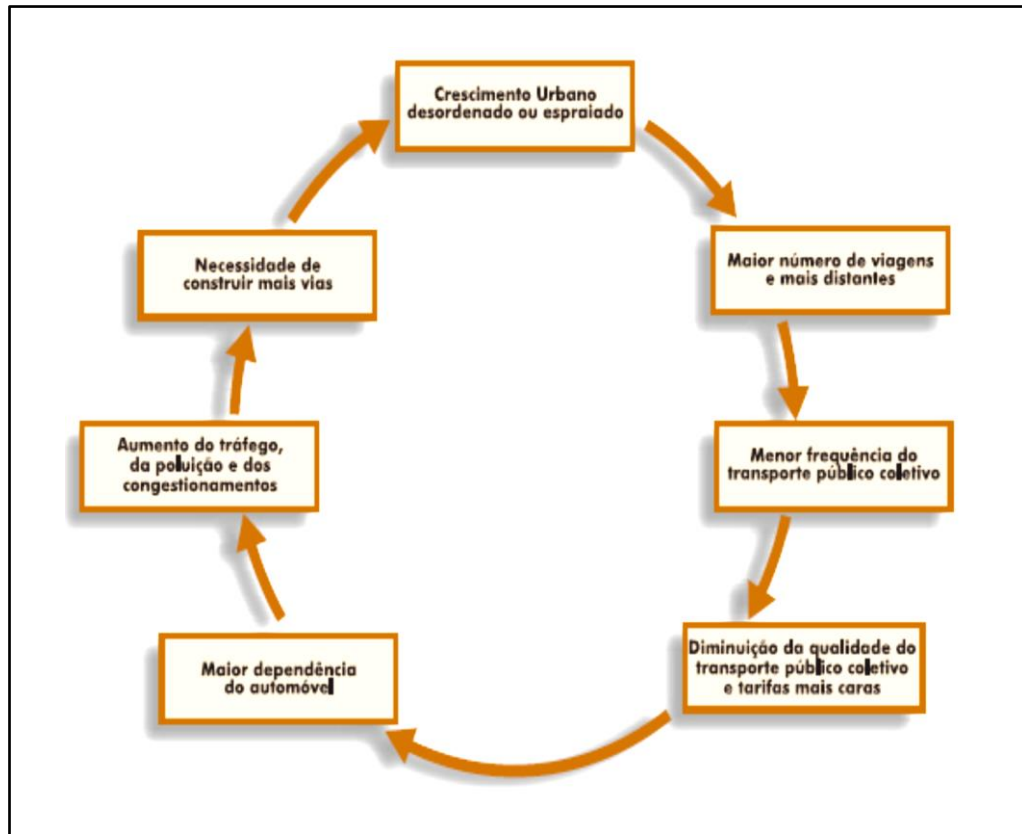
3.3. DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DO PMMU

Os princípios conceituais e as diretrizes legais de orientação para o PMMU estão postos e elencados no corpo da Lei nº 12.587/2012, cabendo a este Termo de Referência detalhar os **objetivos, a metodologia e os produtos**, para o caso do município de Vitória da Conquista, atentando ao que operacionalmente o Plano de Mobilidade deve atender, adequando-o à realidade da cidade.

Tal como no âmbito mais geral do planejamento urbano, persiste o desafio de qualquer Plano de Mobilidade de como articular suas diretrizes ao “pacto territorial”, legal e legítimo do PDDU, ao ordenamento da expansão futura; na visão projetada de uma Estrutura Urbana lógica, racional. Sempre integrando o controle do uso e ocupação do solo à mobilidade e à acessibilidade na cidade; sem degradar o ambiente – natural e construído. Para tanto, o produto final do PMMU pressupõe um Partido Urbanístico vincado no Plano Diretor e pautado em estudos e levantamentos complementares, mais específicos, desdobrado em diretrizes claras, com projeções e parâmetros, comprometidos em elevar a qualidade de vida da população.

Sem deixar de considerar a prospecção de cenários alternativos tecnológicos possíveis para o transporte coletivo, um objetivo central do PMMU será o de minimizar custos de urbanização (na infraestrutura física) e otimizar benefícios sociais, considerando os orçamentos restritos (federal, estadual e municipal), sempre limitados, com alocações de recursos insuficientes para enfrentar as demandas crescentes oriundas da expansão de uma “cidade-polo regional”, essencial à consolidação da rede urbana estadual. Exatamente por isto, as relações entre a mobilidade e a expansão urbana, sem planejamento adequado criam um “ciclo vicioso” a ser combatido na gestão da cidade, conforme ilustrado na Figura 01.

Figura 1- Crescimento desordenado e infraestrutura de transporte.



Fonte: *A mobilidade no planejamento da cidade*. MCidades e IBAM. Internet, acesso 22.08.14: www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade_urbana.pdf

Sendo Vitória da Conquista um polo regional, de comércio, indústrias, e serviços essenciais à rede de cidades/municípios polarizados em sua área de influencia, sofre pressões de transporte coletivo (e vias) frente a uma expansão urbana que os PDDU's tentaram controlar. Mas sem a devida implementação das diretrizes propostas, por razões várias, é evidente o espraiamento da malha urbana da cidade para fora do anel rodoviário.

Para agravar a questão, o último Plano Diretor, após 08 anos de instituído, a exemplo do PDDU de 1976, é lacunar na questão dos limites do "perímetro urbano" (área a urbanizar) e muito superficial em termo de mobilidade urbana; neste caso, provavelmente por ter sido elaborado antes da legislação federal em vigor, não preenchendo os requisitos da Lei. Enquanto isto, a urbanização se espalha no território, correlacionada com o crescimento da população urbana, que segundo os dados do Quadro 01, a seguir, já alcança quase 90% da população total do município.

Quadro 1 - Vitória da Conquista - População por Situação de Domicílio

População	1991	2000	2010
Total	225.091	262.494	306.866
Urbana	188.351	225.545	274.739
Rural	36.740	36.949	32.127
Taxa de Urbanização	83,68%	85,92%	89,53%

Fonte: Censos do IBGE

Neste contexto, o planejamento da mobilidade requer um dimensionamento das demandas atuais e futuras, sendo necessário elencar estudos, levantamentos e pesquisas para o diagnóstico/prognóstico, sem os quais fica impossível inferir demandas e fixar prioridades de modo consistente. Só depois são desdobrados em medidas, ações e os projetos prioritários, como imperativo para a captação de recursos externos. Sobretudo considerando que os limites orçamentários do município, sabidamente finitos, tem sido desde sempre um dos maiores obstáculos a ser superado.

Neste sentido, não basta o PDDU normatizar/controlar (com leis) o processo de urbanização, e/ou o PMMU ficar limitado a dar respostas ao cotidiano, mais imediato e pragmático (a ser superado), pois que é comum o cotidiano dos órgãos municipais inibirem a capacidade de prospectar cenários futuros voltados para o longo prazo. Não se trata de omitir ações voltadas para o curto e médio prazo, mas é preciso uma metodologia para prospectar cenários alternativos de modo a antecipar situações; pois este tem sido o meio seguro para enfrentar os problemas de mobilidade urbana, existentes e futuros. Isto exige tempo para a reflexão menos pragmática, inerente à tradição de planejamento urbano baseado na lógica de pensar a cidade a longo prazo (de modo preventivo). O conhecimento sobre o presente e suas demandas pragmáticas, é visto como momento curto na longa história da cidade. O futuro é algo prospectado como uma resultante do que se pensa e faz no presente.

Historicamente, os investimentos em infraestrutura de transporte, tem sido um fator estruturante, essencial para se alcançar uma Estrutura Urbana mais equilibrada e um ambiente mais adequado à vida urbana. A mobilidade, ao lado das infraestruturas ligadas ao Saneamento Básico, possuem vínculos fortes com distribuição das habitações, equipamentos de Saúde e de Educação, formando um conjunto indissociável para elevar o patamar de desenvolvimento social (e não só econômico) de uma cidade, cuja dimensão e

alcance ultrapassam o espaço intraurbano, pois que se rebate no âmbito regional. É nesta perspectiva que o PMMU deve ser elaborado.

3.4. O CONTROLE SOCIAL DO PDDU

O Controle Social está situado entre os princípios fundamentais que sustentam as diretrizes nacionais para a gestão urbana e para a prestação de serviços públicos. Enquanto princípio de política pública, a legislação em vigor assume o controle social como um conjunto de mecanismos e procedimentos que buscam garantir à sociedade o direito à informação e à participação em processos decisórios de formulação de políticas, implementação, acompanhamento e avaliação da prestação dos serviços públicos.

No contexto das atuais políticas públicas nacionais, a participação social é concebida como uma oportunidade de formação de lideranças e representações da sociedade civil, tendo em vista capacitá-las tecnicamente para a tomada de decisão e o exercício do controle social; como uma forma de elaboração e disseminação das políticas públicas, e como um mecanismo de legitimação das medidas acordadas, responsabilizando socialmente seus autores.

Ao assumir o desafio de concretizar tal proposta, em meio às diversas situações estruturais e conjunturais existentes no município, o processo da elaboração do PMMU requer, além do conhecimento técnico específico, clareza de propósito, objetividade e compreensão para adaptar cada etapa dos trabalhos aos condicionamentos da realidade local e aos anseios e expectativas dos agentes sociais locais.

Nesse sentido, este TR incorpora as diretrizes e os requisitos a serem considerados no processo de elaboração do PMMU, visando à efetiva implementação do controle social da Gestão Urbana.

4. DO OBJETO E DAS RESPONSABILIDADES

O presente documento explicita o escopo técnico para contratação de serviços de consultoria especializados voltados para a elaboração do I Plano de Mobilidade Urbana de Vitória da Conquista (PMMU). Entende-se que a participação da equipe técnica da Prefeitura e dos agentes sociais e representantes de diferentes segmentos, são peças importantes para o planejamento e a gestão da cidade/município. Deste modo, são definidas

a seguir as funções e responsabilidades inerentes aos diversos atores envolvidos na elaboração do PMMU.

4.1. RESPONSABILIDADES DA PREFEITURA MUNICIPAL

Serão de responsabilidade da Administração Municipal as seguintes atividades:

- a) Designar, através de Decreto, o Grupo de Coordenação e o Grupo Executivo do PMMU;
- b) definir a equipe técnica municipal responsável pelo acompanhamento direto na elaboração do PMMU, bem como especificar o âmbito da mesma na coordenação local, de modo a interagir com a equipe do Plano, através de ato formal do executivo;
- c) destinar espaço físico adequado às tarefas e reuniões de coordenação do Plano, com fácil acesso público;
- d) fornecer para a Contratada a cartografia básica disponível da cidade e município, incluindo cartas temáticas e eventuais estudos existentes;
- e) disponibilizar os dados e indicadores do município, incluindo legislação urbanística, orçamentária e tributária vigentes;
- f) disponibilizar dados e informações relacionadas a programas, projetos e estudos de natureza social, econômica, institucional e ou físico territorial (em andamento ou previstos) relacionados com a mobilidade;
- g) indicar os projetos implantados e a implantar no município e na região, com impacto direto ou indireto na mobilidade urbana;
- h) arrolar os núcleos e ou bairros cujo papel exija atenção especial no processo de participação na elaboração do PMMU;
- i) identificar e mobilizar instituições com potencial de participação enquanto representações relevantes (civis e políticas) para contribuírem no processo de elaboração do PMMU;
- j) envolver o quadro técnico municipal em todo o processo de deflagração e elaboração do PMMU, convocando-o para as reuniões, debates, consultas, oficinas e audiências públicas, de modo a fortalecer a interação com os agentes locais, políticos e sociais;
- k) promover a comunicação e mobilização social para o processo de elaboração do PMMU;
- l) custear a logística para a realização dos eventos públicos do PMMU.

4.2. RESPONSABILIDADES DA CONTRATADA

Serão de responsabilidade da Contratada as seguintes atividades:

- a) Elaborar e submeter à prévia aprovação da Contratante o Plano de Mobilização Social para o PMMU, contemplando, no mínimo:
 - definição da metodologia do Controle Social e das etapas e procedimentos que assegurem a mobilização e a participação da comunidade no processo;
 - plano de mídia sob a supervisão e aprovação da equipe municipal, a ser utilizado na divulgação dos trabalhos, a partir de sua deflagração;
 - mobilização, sensibilização e capacitação dos agentes sociais, de modo a fortalecer a representatividade nas reuniões, debates, consultas e oficinas para discussão do novo Plano;
 - definição de oficinas de capacitação para os Comitês de Coordenação e Executivo, equipes de apoio local e grupos sociais representativos.
- b) elaborar os estudos indicados no escopo de elaboração do PMMU com projeções para um horizonte de até 30 anos, definindo formalmente as demandas para áreas urbanas, inclusive as de expansão futura, indicando diretrizes e parâmetros para: AUC (área urbana consolidada), AEF (área urbana de expansão futura), e ARU (área rural);
- c) avaliar tecnicamente o PDDU e a legislação urbanística existente, de modo aperfeiçoar o escopo do PMMU, indicando as modificações de acordo com os estudos pertinentes ora apontados;
- d) priorizar no Plano, os vínculos dos componentes da Mobilidade e Sistema Viário com a Estrutura Urbana (Uso e Ocupação do Solo), correlacionados às questões gerais e setoriais como: Saneamento Básico, Equipamentos de Saúde e Educação, Patrimônio Ambiental – Histórico, Cultural, Paisagístico etc. – privilegiando as demandas dos assentamentos populares;
- e) complementar, atualizar e sintetizar a cartografia básica existente;
- f) elaborar cartas temáticas referentes aos componentes tratados em termos de Diagnósticos, Prognósticos e Propostas, com ênfase na Estrutura Urbana e seus componentes principais;

- g) definir os instrumentos de planejamento da mobilidade urbana que deverão ser implementados e regulamentados no PMMU e em Leis específicas, sempre com base nos princípios estabelecidos na Lei Federal nº 10.257/01 (Estatuto da Cidade), e na Lei Federal nº 12.587, de 03/01/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, garantindo, sobretudo, o direito à cidade e a inclusão social;
- h) definir a concepção, a estruturação e as estratégias para a implementação do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana;
- i) dar publicidade aos documentos e informações produzidos ao longo das etapas, sempre que finalizados tecnicamente (revisados, junto com a Prefeitura, em termos de forma e conteúdo).

5. DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

5.1. OBJETIVO GERAL

O Contrato a ser firmado com a Contratada tem como objetivo geral a elaboração do primeiro Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Vitória da Conquista, de modo a consolidar a política de desenvolvimento e ordenamento territorial, como instrumento setorial, específico, articulado às diretrizes do Plano Diretor e observando a legislação superveniente correlata, em especial os princípios estabelecidos na legislação federal (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012) e Estatuto da Cidade, bem como a Lei Orgânica do Município.

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

O processo de elaboração do PMMU deve considerar os seguintes objetivos específicos:

-
- a) Diagnosticar a situação atual do sistema de circulação e transporte, inclusive nos instrumentos da gestão, e propor arranjos institucionais que estimulem processos democráticos no planejamento e na gestão do sistema do transporte público;
 - b) Com base nas projeções do crescimento da cidade, inferir os fluxos de deslocamento das pessoas e bens na malha urbana atual e futura, considerando as densidades residenciais brutas e líquidas no uso e ocupação do solo, por zona/área da cidade, de acordo o PDDU;
 - c) Evitar e/ou minimizar sobrecargas ou ociosidade na distribuição e utilização da infraestrutura básica de transporte, considerando a capacidade instalada e a instalar;
 - d) Buscar na política de mobilidade urbana a elevação da qualidade de vida da cidade/município, compatibilizado-a com as diretrizes do PDDU, sobretudo em relação à preservação e proteção do patrimônio ambiental (natural e construído) e os interfaces entre o sistema de transporte e o uso do solo, nos campos: cultural, histórico, e paisagístico;
 - e) Fixar os parâmetros técnicos da estrutura viária, adequando a hierarquia das vias aos fluxos inerentes ao ordenamento da cidade, priorizando a acessibilidade nas áreas centrais (Centro Tradicional Expandido) e sua relação com as áreas de expansão, em horizontes de curto, médio e longo prazo. As propostas devem minimizar custos de urbanização, impactos ambientais e conflitos entre tráfego local (intraurbano) e o tráfego de passagem (interurbano);
 - f) Estabelecer nas diretrizes, as prioridades de intervenção na estrutura viária (hierarquizada), considerando os diferentes modos de deslocamento, com ênfase na segurança e bem estar da população, articulados à qualidade ambiental;
 - g) Arrolar programas e projetos priorizando o transporte coletivo, público, face aos assentamentos de habitação popular e de média renda, com estímulo ao uso de meios alternativos, não motorizados, nos deslocamentos casa-trabalho, casa-serviço, casa-lazer etc.;
 - h) Avaliar a situação atual da gestão da mobilidade urbana e propor um processo de gestão democrática no planejamento do desenvolvimento local.

6. METODOLOGIA, ETAPAS E FASES

Durante a elaboração dos trabalhos a Contratada, juntamente com a Prefeitura, deverá observar os procedimentos metodológicos ressaltados a seguir:

- A necessidade de capacitação de servidores dos setores da Prefeitura, participantes e integrantes do processo de atualização e implementação do PMMU, de modo a internalizar o processo de planejamento na PMVC;
- ênfase na ampla participação popular e dos agentes envolvidos;
- estabelecer mecanismos de acompanhamento/controle na execução e no alcance dos objetivos fixados;
- envolver a equipe municipal na realização dos trabalhos, inclusive promovendo o nivelamento do conhecimento (técnico), visando atingir os resultados pretendidos, tanto na deflagração como no monitoramento das etapas subsequentes, em termos de gestão do Plano.

O Plano de Mobilidade deve ser elaborado em duas etapas principais: Diagnóstico / Prognóstico; e Propostas, postas a seguir com indicações metodológicas básicas, a serem detalhadas pela Contratada em sua Proposta. O Fluxograma do processo metodológico, apresentado na Figura 02, mostra os procedimentos básicos, em duas etapas principais, discriminados na sequência, com maior grau de detalhamento.

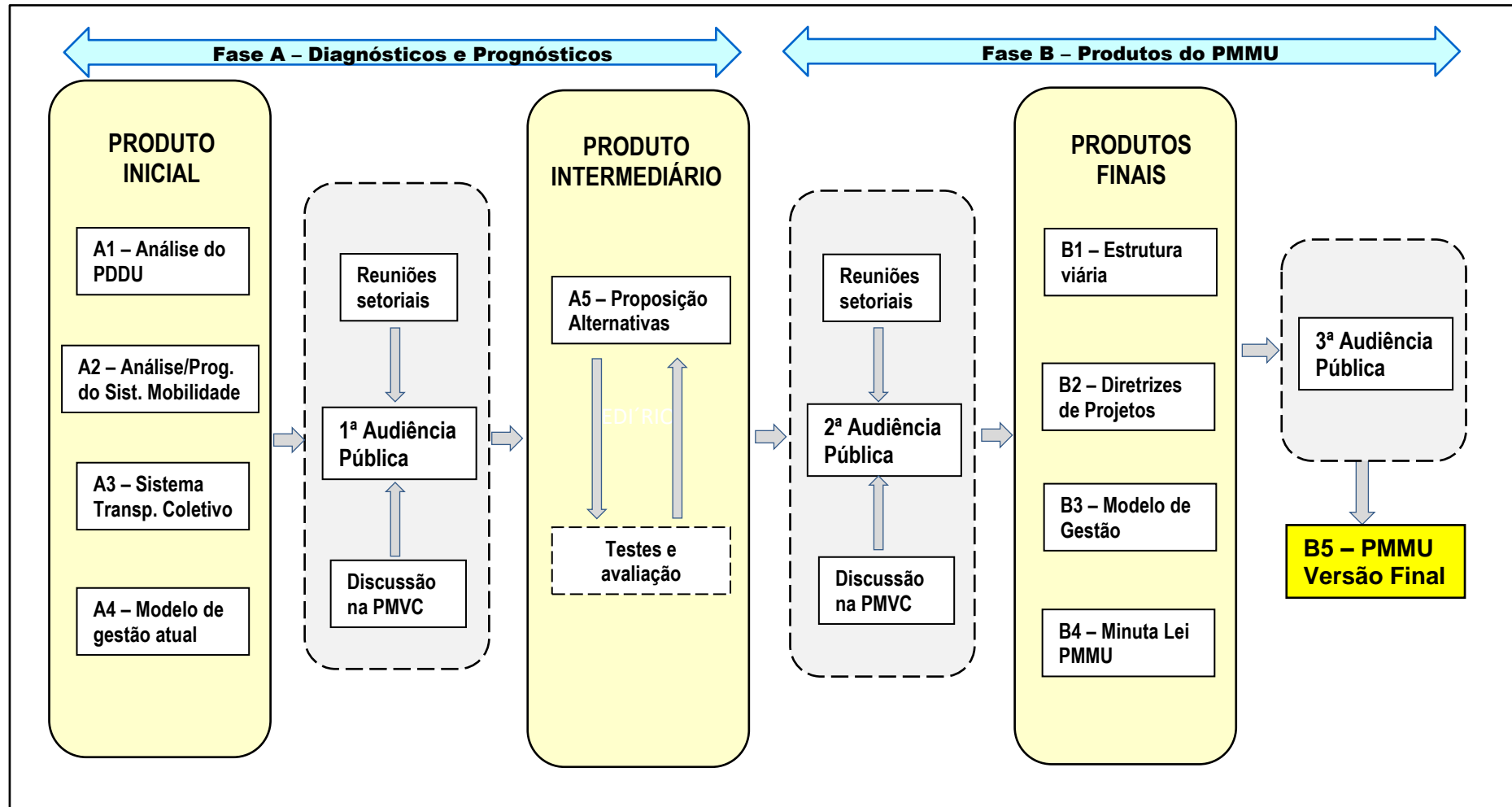


Fig. 02 – Diagrama Conceitual da Metodologia do PMMU

6.1. FASE A – DIAGNÓSTICOS E PROGNÓSTICOS

O conjunto dos estudos da 1ª etapa constituirá o Volume I, específico, do diagnóstico e dos prognósticos, elaborados tendo por base os objetivos estabelecidos neste Termo de Referência. O Volume I faz parte do Relatório ou Caderno Técnico, anexo à minuta do Projeto de Lei que instituirá o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, a ser encaminhado para discussão em Audiências Públicas e Reuniões Setoriais e ao Conselho da Cidade.

O diagnóstico da situação atual da mobilidade urbana do Município, por definição, deve sistematizar as informações e dados necessários para o conhecimento da realidade de Vitória da Conquista, em suas características mais relevantes, com projeções que permitam inferir os prognósticos. Deste modo, deverão ser analisados os aspectos relacionados a seguir.

A.1 Análise das diretrizes do Plano Diretor

- Estrutura urbana e densidades demográficas fixadas, por zona;
- A morfologia urbana, relevo e drenagem, considerando as macrozonas e zonas na área urbana e de expansão futura;
- Caracterizar os Vetores da expansão urbana e tendências principais (na evolução urbana), quanto a diretrizes de:
 - Expansão vertical e horizontal da cidade;
 - Polos geradores de tráfego e vida urbana, fluxos e pontos críticos;
 - Distribuição dos equipamentos (saúde/educação), infraestrutura e serviços;
 - Propostas de novos empreendimentos públicos e privados com impacto na mobilidade e acessibilidade;
 - Uso e ocupação do solo e concentração de atividades nucleadas;
 - Planos e programas econômicos estaduais e regionais, previstos, com impacto no município/cidade;

A.2 Análise e prognóstico do sistema de mobilidade

A.2.1 Problemas atuais e tendências

Análise dos problemas atuais e tendências ligadas à expansão urbana. Identificar a lógica de distribuição e intensidade das atividades econômicas e demais usos que atraem viagens, com impactos na cidade, em especial aquelas situações com interferência na qualidade da vida urbana e na organização do espaço, no que diz respeito à mobilidade. Neste sentido, deverão ser avaliados os seguintes aspectos:

- Sistema viário municipal e urbano, face às tendências de expansão urbana; principais conflitos entre circulação e uso do solo, intersecções versus hierarquia, inadequações e tendências;
- Sistema de transportes coletivos públicos (e privados), distribuição na estrutura viária básica, terminais, capacidade das vias e pontos de conflito;
- Estrutura viária, mobilidade e acessibilidade na Área Central (Centro Tradicional Expandido), terminais, estacionamentos (fixos e rotativos), capacidade e estrangulamentos;
- Cargas e descargas das mercadorias, conflitos e problemas no espaço urbano;
- A circulação não motorizada, micro acessibilidade e os portadores de deficiência com mobilidade reduzida.
- Formas de utilização no cotidiano de veículos não motorizados: vias e principais fluxos, a pé, carroças e bicicletas,
- A educação para o trânsito, situação da relação dos cidadãos com a circulação na cidade/município.

A.2.2. Mapas, cartogramas e gráficos

Elaboração de mapas para análise/diagnóstico, abordando os seguintes aspectos:

a - O Sistema Viário Básico atual: a circulação, inadequações na hierarquia, pontos críticos, contemplando¹:

- Vias congestionadas, gargalos/circulação (acidentes de trânsito);

¹ Compatibilizar com os levantamentos para revisão/atualização do PDDU,

- Estacionamentos: oferta, deficiências/irregularidades;
- Vias, tipologia e capacidade (condições de pavimentação);
- Deficiência nas intersecções viárias entre os fluxos do tráfego urbano e o interurbano;
- Capacidade viária versus adensamento demográfico existente ou previsto em lei (por trecho/zona);
- Pavimentação, vias pavimentadas (tipo); trechos degradados ou problemáticos nas vias estruturais da circulação urbana etc.;
- Iluminação, logradouros servidos por iluminação pública; nas vias estruturais, com deficiência, dentre outros problemas.

b - Os principais polos geradores de tráfego (centros e subcentros de comércio/serviços, industriais, escolas, hospitais, supermercados, etc.). Identificar os locais com²:

- Conflitos com uso do solo, segurança e desempenho viário;
- Maior concentração de operações de carga e descarga;
- Sem condições de segurança para travessia de pedestres;
- Condições precárias das calçadas, sem tratamento para as pessoas com deficiência de locomoção nas áreas centrais;
- Condições para o trânsito dos ciclistas.

c - O Sistema de Transporte Coletivo, considerando as características da oferta e demanda (atual e futura). Localização e distribuição na rede viária:

- Itinerários de ônibus, terminais e áreas servidas por ônibus;
- Paradas fixas de táxi, e sistemas alternativos (lotações, vans, motos, clandestinos etc.);
- Principais problemas relacionados ao serviço, frota, frequência, superlotação, pouca demanda etc.
- Deficiência no transporte coletivo urbano e interurbano (terminais, paradas, fluxos/integração etc.).

² Idem, cf. nota 1.

A.3 Estudos, levantamentos e pesquisas - Sistema de Transporte Coletivo

A.3.1. Quanto à Oferta

- Levantamento e mapeamento de Linhas, com descrição da rede, e caracterização da infraestrutura física (condição das pistas, pontos de ônibus, abrigos, distribuição etc.).
- Nível e grau de lotação nas viagens (Indicadores de lotação: volume de passageiros em pé por m² e volume de ocupação máxima dos veículos).

A.3.2. Quanto à Demanda

- Volume de passageiros transportados;
- Passageiros pagantes e passageiros isentos (proporção);
- Demanda transportada / dia / mês;
- Distribuição de passageiros por Linha;
- Distribuição no tempo, considerando o dia útil (padrão);
- Distribuição da demanda, considerando especialmente as Macrozonas: 01-Sudoeste; 02-Sul; 03-Sudeste; 04-Leste; 05-Norte; 06-Nordeste; 07-Centro/Sul; 08-Oeste; e 09-Centro.

A.3.3. Pesquisa de Opinião

Quanto à Qualidade do Serviço (pesquisa por amostragem)

- Taxas de desaprovação e aprovação dos usuários;
- Tempo de espera (mínimo, médio e máximo);
- Índice de qualidade do serviço (escala de valores: extremamente baixo, baixo, razoável, bom e ótimo), considerando:
 - Cumprimento de Horários;
 - Limpeza dos ônibus;
 - Segurança na Viagem;

- Tratamento dos Motoristas e Cobradores;
- Fiscalização do Transporte Coletivo;
- Empresa Operadora;
- Administração atual (30% dos usuários).

A.4 Modelo de gestão atual

Este estudo tem como objetivo o desenvolvimento de uma avaliação ampla da atual estrutura organizacional e procedimentos da Prefeitura Municipal na gestão da Mobilidade Urbana, sobretudo no sentido de adequá-la a enfrentar os desafios próprios da gestão urbana, no que concerne à implantação do PMMU. Deverá incluir a avaliação das condições orçamentárias e de financiamento às demandas atuais e do futuro projetado, decorrente da futura implementação das ações prioritárias oriundas do PMMU.

A.5 Alternativas a prospectar

Nesta etapa deverá ser elaborada uma prospecção de alternativas conceituais, de modo a ancorar a discussão/avaliação qualitativa das Propostas do PMMU, priorizando o sistema de transporte coletivo. A fase de elaboração de Alternativas de Transporte Coletivo explora preliminarmente as tecnologias disponíveis, para um sistema de mobilidade no futuro, a longo prazo. Significa testar fisicamente as possibilidades de uma rede estrutural de Transporte Coletivo, considerando na malha viária básica, linhas tronco, na qual se testa o uso de diferentes tecnologias, preferencialmente as já em uso no Brasil, a saber:

- Ônibus comum em faixa preferencial e ou via exclusiva (segregada);
- Ônibus elétrico em faixa preferencial e ou via exclusiva (segregada);
- VLT em faixa preferencial e ou via exclusiva (segregada);
- Outros modos (caso o diagnóstico julgue oportuno).

O objetivo básico deste estudo é testar no modelo espacial da cidade, articulada ao PDDU e suas projeções de longo prazo (30 anos), identificando as vantagens e desvantagens de cada tecnologia diante da realidade de Vitória da Conquista. Devem ser considerados os vários fatores intervenientes: de oferta e demanda futura (projetada), custos estimados dos investimentos fixos e de custeio, benefícios sociais, impactos na qualidade ambiental etc. Os

cenários projetados devem ser comparados em testes do tipo análise custo/benefício, custo/oportunidade, *check-list* de critérios etc. e deverão alimentar o processo de discussão/avaliação do sistema para tomada de decisão. Isto não exclui a possibilidade de se especular um sistema evolutivo, tipo canaletas para ônibus, projetado de modo a se adaptarem ao VLT no futuro.

A.6 Síntese dos levantamentos e pesquisas

O Quadro a seguir apresenta uma visão geral dos levantamentos e pesquisas da fase inicial do PMMU.

Quadro 2 - Síntese dos levantamentos e pesquisas

Categoria (fonte)	Inventario / pesquisas	Descrição do produto
Da oferta Dados das Secretarias e levantamento de campo complementar	Sistema viário básico atual	Classificar e mapear as vias: sentidos de tráfego, nº de faixas, condições físicas de segurança, pavimentação, restrições e formas estacionamento, as intersecções problemáticas, sinalização.
	Vias para não motorizados	Mapear as ciclovias, ciclo faixas e vias exclusivas de pedestres, características e pontos críticos.
	Sistemas/controle do tráfego	Mapear e localizar as situações nas vias: semáforos, lombadas, pontos críticos
	Estacionamento	Vagas nas vias e logradouros públicos, em terrenos privados e polos de tráfego.
	Equipamentos e rotas: transporte coletivo e cargas	Rotas do transporte coletivo, faixas exclusivas / preferenciais, estações e terminais, oficinas, estacionamentos e garagens, outros.
	Oferta de Transporte coletivo	Característica das rotas: frota usada e idade média, número de viagens, frequência, tempo de percurso, quantidade de passageiros transportados.
	Capacidade do sistema viário básico atual	Dimensionamento do fluxo de veículos e capacidade das vias, nas atuais condições de sinalização, geometria e outros fatores.
Da demanda Dados das Secretarias e levantamento de campo complementar	Origem/Destino Transp. Coletivo (nos terminais)	Origem e destino da viagem (casa-trabalho, serviço; comércio, estudo, lazer, outro motivo);
	Estacionamentos nas principais centralidades	Públicos e privados: nas vias ou em terrenos fora delas, capacidade, rotatividade, pago ou livre etc.
	Ocupação veicular (amostral)	Índice médio de pessoa por veículo nas vias
	Demanda por transporte coletivo (carregamento)	Total de passageiros transportados e tipo de tarifa (normal, estudante, passe livre)
Da qualidade Transporte coletivo Pesquisa amostral	Opinião sobre o Transp. Coletivo (usuários)	Percepção dos usuários sobre a qualidade do serviço (comparar com pesquisa anterior)
	Preferência declarada (c/ população)	Preferência em relação aos modais e sensibilidade a medidas que privilegiem o transporte coletivo e não motorizados.
Operadores Transporte coletivo	Informações/dados cadastrais do atual sistema de transporte coletivo.	As empresas que operam o serviço de transporte coletivo: frota, idade, conforto, funcionários, desempenho etc.
Modelo institucional Normas em vigor	Levantamento do atual modelo de gestão / Prefeitura e outros níveis de governo.	Órgãos envolvidos atribuições e funcionamento; as normas e tipos de articulação com outras entidades (polícia, multas, acidentes etc.).

6.2. FASE B – PRODUTOS DO PMMU

O conjunto das propostas do PMMU constituirá o Volume II, específico, que se desdobra do Volume I, do diagnóstico e prognóstico elaborado na fase anterior, articulado aos objetivos estabelecidos em item próprio neste Termo de Referência. O Volume II faz parte também do Relatório ou Caderno Técnico, anexo à minuta do Projeto de Lei que instituirá o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, a ser encaminhado para discussão em Audiências Públicas e Reuniões Setoriais, e ao Conselho da Cidade.

Após realizadas as etapas de discussão, em todas as instâncias, e das consequentes revisões/adequações, o Plano será enviado à Câmara de Vereadores para discussão pública e aprovação, nos termos da Lei.

O PMMU deverá estabelecer as diretrizes, ações e projetos específicos para intervenção no espaço urbano, indicando o modelo de gestão do sistema de transporte e circulação da Cidade. O conteúdo mínimo das propostas deve conter os componentes explicitados a seguir.

B.1 Estrutura Viária hierarquizada

Define urbanisticamente o sistema viário básico, suporte da circulação motorizada e não motorizada de pessoas e mercadorias, incluindo obrigatoriamente no conjunto das indicações, medidas e ações relativas a:

- Traçado do perfil das vias, com dimensões das faixas de domínio, faixas de rolamento, recuos de edificações, largura de calçadas, travessias em nível (passarelas), escadarias, pontos de parada, intersecções especiais, túneis e viadutos, essenciais para a proposta de mobilidade;
- Indicar no sistema de transporte a lógica da sua funcionalidade, sobretudo estabelecendo regras necessárias ao modo de apropriação da infraestrutura viária, considerando os vários modos de transporte, e também visando regular o uso e ocupação do solo lindeiro, com a definição clara das prioridades na circulação viária;
- Prioridades em ações e projetos voltados para a fluidez ao transporte coletivo, minimizando “pontos críticos” e de estrangulamento viário, que implicam em atritos laterais nas vias ou retenção de tráfego, com riscos à segurança e saúde da população;

- Indicar tipos de pavimentação, e o padrão mínimo de Iluminação por categoria de via, bem como trechos degradados ou problemáticos nas vias estruturais da circulação urbana, de modo a assegurar segurança e conforto no uso dos logradouros públicos, pela população.

B.2 Diretrizes e exigências para projetos específicos

O PMMU deverá indicar os requisitos técnicos a serem obedecidos pelos projetos arquitetônicos e urbanísticos, caracterizados por seu porte e complexidade, com interferência direta no tráfego veicular e não motorizado, em diferentes modos de circulação. Os parâmetros devem atentar para o impacto no entorno próximo (espaço adjacente) de modo a assegurar melhoria na acessibilidade, e na segurança das pessoas, notadamente nos deslocamentos a pé e pessoas com mobilidade reduzida. A ênfase deve acontecer nas seguintes áreas prioritárias:

➤ **No Centro Tradicional e Sub Centros**

Fixar diretrizes (em plantas e mapas) dando prioridade aos modos a pé e não motorizado; traçando circuitos privilegiados visíveis e sinalizados (horizontal e vertical) que facilite os acessos ao transporte coletivo (terminais e pontos), aos estacionamentos fixos e rotativos (autos e bicíclós), às paradas de táxis, mototáxis, sempre distribuídos de forma adequada às características do espaço público (logradouros) para encurtar as distâncias a percorrer. Este circuito deve se articular ao sistema de praças de lazer, encontros e paradas contemplativas, necessários à vida urbana nas áreas agitadas. É a “cidade lenta”, de movimentos em espaços regulados e compartilhados, em contraposição à velocidade da “cidade rápida”, contemporânea.

➤ **Nos corredores de atividades**

Definir padrões e exigências técnicas mínimas para paradas e estacionamentos próximos, sinalização (horizontal e vertical), distribuição de semáforos e circuitos para os pedestres, em dimensões compatíveis com os fluxos e as atividades permitidas no uso do solo lindeiro à via.

➤ **Nos polos geradores de tráfego**

Exigir nos projetos enquadrados como tal, envolvendo edificações de porte para comércio, serviços, industriais, bem como escolas, hospitais, supermercados, etc., atenção especial a requerimentos mínimos a atender (fixar), inclusive para o entorno próximo (espaço adjacente). No caso diz respeito às questões de estacionamentos, acessibilidade, a segurança e fluidez no tráfego veicular motorizado e não motorizado, priorizando o deslocamentos a pé e pessoas com mobilidade reduzida.

B.3 Modelo de gestão e funcionamento do serviço de transporte público

O planejamento dos transportes é um processo contínuo, que não se extingue na elaboração de um Plano. A demanda por transportes varia no tempo e no espaço, e depende de um conjunto de variáveis e indicadores, como a renda da população, uso e ocupação do solo, acesso ao financiamento para autos, capacidade de investimento público, atração de empreendimentos e atividades econômicas, e até hábitos/costumes da população, dentre outros de fatores.

Portanto, além da sistematização dos dados e informações para o Plano, o gerenciamento do sistema de transporte e trânsito compreende não só o conhecimento, como sua regulação envolve mais de uma esfera do poder, e inevitavelmente a implantação de um Plano de Mobilidade ultrapassa mais de um mandato de governo. Assim não se limita a um mandato, mas diz respeito ao presente e às várias gestões que virão.

Neste sentido o Plano de Mobilidade deve ser o mais completo possível, inclusive indicando os instrumentos específicos da gestão, essenciais para efetivar a política de mobilidade urbana, e que não se esgota na promulgação da Lei. Mas a ênfase e a prioridade se voltam para o sistema de transporte coletivo e o trânsito urbano. Neste sentido, deverão ser contemplados os aspectos a seguir explicitados.

- Estabelecer um conjunto de diretrizes, medidas e ações práticas, de cunho operacional para os serviços de transporte público, elaboradas a partir do diagnóstico, incluindo a previsão/avaliação dos custos, visando à reestruturação e monitoramento da rede (linhas) de transporte coletivo.

- Propor um modelo de organização e implantação da gestão do sistema, por meio de um Projeto Institucional do Sistema de Transporte e Trânsito do Município, prospectando e avaliando alternativas possíveis de estruturas de gestão (a serem prospectadas) do tipo:
 - Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito, com gerências e coordenações específicas;
 - Empresa Pública de Transportes e Trânsito, com diretorias e coordenações; ou uma
 - Autarquia Municipal de Transporte e Trânsito, com departamentos especializados (a detalhar).
- O modelo de gestão do sistema passa pelo detalhamento de como se vai administrar, coordenar e monitorar o Plano de Mobilidade e, dentre outras ações, deve orientar o processo de:
 - Acompanhar e monitorar a implantação das medidas de curto, médio e longo prazo;
 - Definir, articular e responsabilizar os órgãos com a política de mobilidade urbana proposta;
 - Estabelecer uma metodologia de monitoramento e avaliação do desempenho dos sistemas de transporte coletivo e trânsito urbano;
 - Estabelecer as metas a serem perseguidas; e,
 - Criar os indicadores que possibilitem avaliar o desempenho da Prefeitura (órgãos responsáveis) e concessionário, com informações disponibilizadas para o controle social dos serviços prestados.

B.4 Minuta de Projeto de Lei do PMMU

Deverá ser elaborada a minuta de Projeto de Lei do PMMU, sempre articulada à Lei do PDDU, em conformidade com a técnica legislativa, tratada de forma sistematizada, sempre buscando evitar conflitos e contradições entre os dispositivos postos no Plano Diretor da cidade, e a legislação federal em vigor. Deve contemplar (na versão preliminar) dentre outros aspectos, os seguintes componentes:

Capítulo I – **Das Disposições Preliminares:** discrimina os Princípios e Objetivos do Plano de Mobilidade Urbana.

Capítulo II – **Das Diretrizes Gerais e Prioridades:** define as regras gerais de orientação do PMMU, a partir da concepção estabelecida na Estrutura Urbana proposta, explicitando em seções específicas, as diretrizes, os parâmetros, as prioridades, medidas, articuladas às fases de implementação correspondente ao curto, médio, e longo prazo.

Capítulo III – **Das regras para o Ordenamento do Solo:** estabelece as regras à adequada ocupação do solo, nas áreas lindeiras (vizinhas) às vias estruturais, subdividida em seções específicas quanto ao zoneamento, e exigências para projetos de porte com intervenção urbanística, especialmente os considerados polos geradores de tráfego motorizado.

Capítulo IV – **Da Mobilidade e do Sistema Viário:** indica o Partido Urbanístico (compatibilizado com PDDU, revisado) e a Hierarquia Viária Básica, estrutural, apontando as diretrizes essenciais para o Plano Setorial de Mobilidade / Acessibilidade Urbana, de modo integra-lo ao uso e ocupação solo. Indica as projeções estimadas para as demandas futuras, com ênfase no Transporte Coletivo e nos modos não motorizados, respeitarão os limites de densidades (brutas e líquidas) fixadas no zoneamento proposto.

Capítulo V – **Da Gestão Participativa:** definir normas de gestão do PMMU, com a participação da comunidade e dos setores organizados da sociedade e indicar uma agenda de questões/reuniões para guiar as conferências e debates sobre temas relacionados à mobilidade e acessibilidade urbana.

Capítulo VI – **Conselho de Política de Mobilidade Urbana:** Institui um Conselho específico para o setor com o objetivo de discutir e deliberar sobre questões de interesse da Mobilidade e Acessibilidade na cidade, e no município, visando democratizar o processo decisório.

Capítulo VII – **Das Disposições Finais e Transitórias:** (no que couber).

B.4.1. Discussão do Ante Projeto de Lei

A minuta técnica do Projeto de Lei do Plano de Mobilidade, após elaborada e concluída, será submetida a uma última Audiência Pública, para discussão com a população, em sessão aberta especialmente convocada para este fim. Na audiência será indicada uma

versão preliminar, a ser finalizada pela equipe técnica, consolidando as indicações e alterações sugeridas para o PMMU; a ser encaminhado à Câmara de Vereadores para discussão/aprovação nos termos da legislação em vigor.

7. PLANO DE MOBILIZAÇÃO SOCIAL

A estratégia metodológica a ser aplicada para o processo de elaboração do PMMU deverá estar pautada na ampla participação da comunidade em todas as etapas do trabalho, de modo a garantir o Controle Social, conforme preconizado na legislação.

Para atendimento a este requisito legal e metodológico, a Contratada deverá elaborar o Plano de Mobilização Social, primeiro produto do Contrato, a ser previamente aprovado pela Contratante.

O Plano de Mobilização Social deverá contemplar, no mínimo, os seguintes conteúdos:

- Antecedentes: retrospecto e avaliação crítica dos processos de mobilização realizados nas versões anteriores do PDDU e outros planos municipais;
- Definição dos objetivos, estratégias e diretrizes para a mobilização;
- Definição e caracterização dos diversos públicos e segmentos sociais a serem mobilizados;
- Formulação dos métodos e formas da comunicação e mobilização social adequados a cada público;
- Elaboração dos materiais e instrumentos de mobilização;
- Programação e detalhamento programáticos dos Eventos Públicos;
- Definição da logística e da produção dos Eventos Públicos.

Essa etapa envolve as seguintes atividades: identificação dos atores e formadores de opinião estratégicos a serem mobilizados; formulação das estratégias de mobilização, adequadas, caso a caso, aos públicos a serem alcançados; preparação da metodologia, dos conteúdos programáticos e dos materiais didáticos; e, finalmente, programação das atividades de logística e dos Eventos Públicos do PMMU.

Para a formulação do Plano de Mobilização deverão ser considerados, no mínimo, os seguintes Eventos Públicos:

a – Reunião de Comprometimento da Administração Municipal

O primeiro evento de mobilização para o PMMU tem como objetivo comprometer a Administração Municipal, em todas as suas instâncias, no processo de elaboração do Plano. Nesse sentido, deverá ser realizada uma reunião prévia, reunindo os responsáveis de todas as Secretarias e órgãos municipais envolvidos no processo, com duração prevista de 04 horas, com a seguinte agenda:

1. Apresentação, pela Contratada, de uma visão geral das informações político-institucionais, legais e técnicas pertinentes ao processo de elaboração do PMMU;
2. Apresentação do Plano de Trabalho e Cronograma;
3. Formulação das diretrizes para o Plano de Comunicação Social;
4. Apresentação, discussão e comprometimento das atividades a cargo da Prefeitura Municipal;
5. Formação do grupo interno de acompanhamento do PMMU.

b – Reuniões preparatórias

Antes da realização da Conferência Municipal, que representa o primeiro Evento Público do PMMU, a Contratada, com apoio da PMVC, deverá realizar reuniões preparatórias, tendo como objetivo promover a ampla divulgação do processo de elaboração do Plano a públicos qualificados, como professores, líderes comunitários, Câmara Municipal, organizações sociais e não governamentais e outros. Nessa fase, será promovida a mobilização para a Conferência Municipal do PMMU. As reuniões serão realizadas de acordo com os diversos públicos definidos no Plano de Mobilização.

c – Conferência Municipal do PMMU

A Conferência Municipal representa o primeiro Evento Público do PMMU e tem como objetivos a apresentação da metodologia de trabalho e a realização dos atos públicos de formação do Grupo de Coordenação e do Grupo Executivo do PMMU.

O **Grupo de Coordenação** é a instância consultiva e deliberativa, formalmente institucionalizada, responsável pela condução da elaboração do PMMU. Deverá ser formado

por representantes (autoridades ou técnicos) das instituições do poder público municipal, estadual e federal relacionadas com a Gestão Urbana, bem como por representantes de organizações da sociedade civil (entidades profissionais, empresariais, movimentos sociais, ONGs e outros). É recomendada a inclusão de representantes dos conselhos municipais, Câmara de Vereadores, Ministério Público e outros. As atribuições do Comitê de Coordenação são as seguintes:

- Coordenação geral do processo de elaboração do PMMU;
- Articulação das diversas instâncias envolvidas;
- Discussão e aprovação dos trabalhos produzidos pelo Grupo Executivo;
- Condução dos Eventos Públicos;
- Aprovação final dos produtos do PMMU.

O **Grupo Executivo** é a instância responsável pela operacionalização do processo de elaboração do Plano. Deverá ser formado por equipe multidisciplinar e incluir técnicos dos órgãos e entidades municipais, contando com a participação de representantes dos Conselhos e das organizações da Sociedade Civil. As atribuições do **Grupo Executivo** são as seguintes:

- Acompanhar a execução das atividades previstas no Plano de Trabalho;
- Promover a comunicação e mobilização social para os Eventos Públicos;
- Acompanhar os prazos indicados no cronograma de execução;
- Aprovar os produtos elaborados.

d – Oficina de Capacitação para o PMMU

Esta Oficina constitui o primeiro passo concreto para implementação do processo de elaboração do PMMU e tem como objetivo promover a capacitação dos membros dos Grupos de Coordenação e Executivo e dos técnicos municipais envolvidos na elaboração do Plano. A Contratada deverá submeter à prévia aprovação da Contratante o planejamento dessa Oficina.

e – Oficinas dos Produtos

Representa um conjunto de atividades em Oficinas voltadas para a discussão dos produtos intermediários e finais a serem elaborados pela Contratada:

1. Oficina da Fase de Diagnósticos e Prognósticos;
2. Oficina das Proposições;
3. Oficina do Projeto de Lei do PMMU.

f – Consulta Pública

Após a conclusão dos estudos e das proposições pertinentes ao PMMU, será elaborada uma versão preliminar do Plano, a qual será disponibilizada para Consulta Pública. O documento será colocado em locais de acesso público para apreciação, consultas e proposição de sugestões pelos interessados. Os documentos deverão ser disponibilizados em vias impressas, na sede da Prefeitura, na Câmara de Vereadores e nas principais Secretarias Municipais, e em meio eletrônico na página oficial da PMVC.

g – Audiências Pública

Deverá ser prevista a realização de três Audiências Públicas, para as quais deverá ser desenvolvido um amplo processo de mobilização, conforme detalhamento elaborado no Plano de Mobilização:

- Audiência Pública da Etapa de Diagnóstico;
- Audiência Pública da Etapa de Prognósticos;
- Audiência Pública da Etapa de Proposições, ao final do prazo de Consulta Pública da versão final do PMMU.

h - Material de comunicação

Todo o processo de comunicação e mobilização deverá ser instrumentalizado através de materiais de comunicação, a serem produzidos e impressos pela Contratada, após aprovação pela Contratante, devidamente formatados para a disseminação e o acesso às informações sobre o PMMU, sobre o processo de elaboração e sobre os Eventos Públicos previstos.

Deverão ser produzidos, no mínimo, os seguintes elementos:

N	Discriminação	Quantidade
1	Folder informativo do PMMU, em policromia, papel couchê 120 g, 04 páginas tamanho A5 (formato A4 dobrado),	2.000
2	Cartaz, em policromia, tamanho A2, papel couchê 170 g	200
3	Panfleto de convite para os Eventos Públicos, monocromia, papel comum, tamanho A5	5.000
4	Spot para rádio – 30 segundos	01
5	Spot para televisão – 30 Segundos	01

8. PRODUTOS INTERMEDIÁRIOS E FINAIS

Relatório Síntese do PMMU - Um texto sintético, para ampla divulgação, capaz de comunicar o essencial da proposta, sem a necessidade de incluir todos os estudos e pesquisas. Pode remeter o leitor para os Volumes específicos de conteúdos aprofundados, sempre assegurando o acesso a quem tenha interesse por componentes incluídos em diagnósticos, prognósticos, metodologia, cálculos etc.

Volume I - Relatório do Diagnóstico e Prognóstico. Deve enfeixar: Diagnóstico e Prognóstico, e uma Síntese dos Estudos, Levantamentos e Pesquisas feitos. Contempla também o resultado das Alternativas Tecnológicas para o transporte coletivo. O Relatório consolida tudo num único texto corrido, acompanhado da cartografia e anexos correspondentes ao conteúdo da 1ª etapa.

Volume II - Relatório de Propostas

- Relatório Final contendo a Proposta, explicitando: Partido Urbanístico Geral (compatibilizado com o PDDU), objetivos, projeções, metas e prioridades, e uma descrição do processo participativo, com anexo dos resultados das discussões, oficinas e audiências.
- Mapas do Macro Zoneamento e do Zoneamento Urbano, incluindo o perímetro urbano revisado e definido pelo PDDU.
- Mapas de Estrutura Urbana e do Sistema Viário Básico da cidade e Município, enfatizando o Partido Urbanístico adotado no PDDU.
- Minuta de Anteprojeto de Lei do Plano de Mobilidade Urbana de Vitória da Conquista - PMMU, a ser encaminhado à Câmara.

Volume III: Anexos (conteúdos detalhados resultantes do processo de elaboração).

9. CRONOGRAMA EXECUTIVO

Os trabalhos serão realizados no prazo de 12 (doze) meses. A critério da Contratada a distribuição das atividades previstas no escopo poderá ser reestruturada dentro desse período. A eventual prorrogação, se for o caso, depende de anuência da Contratante em comum acordo, com aditivos formalmente reconhecidos pelas partes envolvidas. O cronograma executivo deverá considerar as etapas abaixo indicadas.

CRONOGRAMA EXECUTIVO

N	Atividades	Meses			
		03	06	09	12
1	Plano de Mobilização e Conferência Municipal do PMMU	xxxxxxxxxx			
2	Estudos de Diagnóstico e Prognósticos	xxxxxxxxxx	xxxxxxxxxx		
4	Estudos Finais e Proposições			xxxxxxxxxx	
5	Relatório Final do PMMU				xxxxxxxxxx

10. QUALIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA

A equipe será montada com base na prática e na formação profissional dos membros, de modo a atender ao escopo do TR e às demandas da elaboração do PMMU.

A coordenação será de responsabilidade de um Profissional experiente com doutorado ou grau equivalente, em Planejamento de Transporte e ou Planejamento Urbano, e a equipe base composta de profissionais com experiência na elaboração de planos de mobilidade, transporte, planos diretores e projetos de sistema viário urbano.

A definição de tarefas específicas, por cada membro da equipe base, será em função de suas especialidades, que participará de todas as atividades desenvolvidas, em diferentes

graus de intensidade. A equipe base contará com os serviços de consultores ou prestadores de serviços específicos.

O quadro abaixo discrimina os requisitos mínimos:

Quadro Técnico	Qualificação	Responsabilidade
01 Engenheiro, Arquiteto urbanista ou Planejador urbano (Sênior), com experiência comprovada no setor.	Formação acadêmica em Engenharia, Transportes, Urbanismo ou Planejamento urbano, com mais de 15 anos de experiência	Coordenação geral do Projeto
01 Engenheiro de Transporte, Urbanista ou Planejador urbano (Sênior), com experiência no setor.	Formação acadêmica em Engenharia, Transportes, Urbanismo ou Planejamento urbano, com mais de 10 anos de experiência	Consultor permanente
01 Engenheiro de transporte, Urbanista ou Planejador urbano (Sênior)	Graduado, com especialização na área em engenharia, transporte, urbanismo, planejamento urbano ou ciências humanas, com mais de 10 anos de experiência.	Equipe base de mobilidade urbana
02 Engenheiro de transporte, Arquiteto urbanista, Geógrafo ou Engenheiros (Médio)	Graduado, com especialização na área, com 5-10 anos de experiência	Equipe base de mobilidade urbana
02 estagiários: Engenharia, Arquitetura e ou Urbanismo (cursando pós-graduação)	Cursando regularmente	Equipe base de mobilidade urbana
03 estagiários: Engenharia, Arquitetura, Ciências humanas e ou Urbanismo (cursando Graduação)	Cursando regularmente	Equipe base de mobilidade urbana
01 Economista, Engenheiro, Administrador, ou Ciências sociais (Sênior)	Formação acadêmica na área ou área afim, com mais de 10 anos de experiência.	Consultor: Economia do transporte
01 Administrador (Sênior)	Formação acadêmica na área, com mais de 10 anos de experiência	Consultor em gestão pública
01 Profissional da Área Social	Formação acadêmica na área ou área afim	Mobilização social
01 Advogado	Com 5-10 anos de experiência	Legislação

11. ORÇAMENTO E FORMA DE PAGAMENTO

A estimativa de preços para elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana é de R\$ xxxxxxxx (.....).

Os pagamentos serão efetuados de acordo com o disposto no Contrato de Prestação de Serviços de Consultoria, cuja minuta se encontra anexa ao Edital de Licitação, mediante a entrega dos produtos parciais e finais, validados pela Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista, conforme discriminado no Quadro a seguir.

PRODUTOS PARCIAIS E FINAIS DO PMMU

N	Produtos	Conteúdo	% do Contrato
1	Plano de Mobilização Social	Relatório dos estudos do Item 7, incluindo o fornecimento do material de comunicação.	10
2	Relatório Parcial da Fase A – Produto Inicial	A1. Análise do PDDU A2. Análise / Prognósticos do Sistema de Mobilidade; A3. Sistema de Transporte Coletivo A4. Modelo de Gestão Atual	15
3	Relatório Parcial da Fase A – Produto Intermediário	A5. Proposição de Alternativas	15
4	Relatório de Produtos Finais	B1. Estrutura Viária B2. Diretrizes de Projetos B3. Modelo de Gestão B4. Minuta da Lei do PMMU	20
5	Relatório Final do PMMU	B5. Relatório Final do PMMU.	20
6	Documento Síntese	Documento sintético para divulgação pública do PDDU, com um máximo de 100 páginas, capaz de comunicar o essencial do Plano, sem a necessidade de incluir todos os estudos. Pode remeter o leitor para os Volumes Anexos com os conteúdos aprofundados, assegurando o acesso a quem se interessar pelos detalhes, como: diagnósticos, prognósticos, proposições, metodologias, cálculos, etc.	15
7	Vídeo institucional	Elaboração de audiovisual sobre todo o processo de elaboração do PDDU, com duração de 15 minutos.	5
	TOTAL		100

12. CONDIÇÕES GERAIS DE EXECUÇÃO

Além das condições técnicas e contratuais, a Contratada deverá considerar as condições gerais de execução dos trabalhos, destacando os seguintes aspectos:

12.1. FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS PRODUTOS

A Contratada deverá exercer rigoroso controle de qualidade sobre as informações apresentadas, tanto nos dados como no texto. O referido controle deve ser orientado para clareza, objetividade, consistência das informações e justificativa de resultados. O texto deve estar isento de erros de português e/ou de digitação.

Em todos os trabalhos de natureza técnica e na elaboração e apresentação dos produtos deverão ser observados padrões técnicos reconhecidos pela comunidade científica, preferencialmente, as normas da ABNT.

Os documentos serão apresentados nos seguintes formatos e quantidades:

- a) Relatórios Parciais (1 a 3): 03 (três) vias impressas, com encadernação em espiral, e 02 (duas) vias em formato digital.
- b) Relatório Preliminar do PMMU: 06 (seis) vias impressas, com encadernação em espiral, e mais 06 (seis) vias em formato digital.
- c) Relatório Final do PMMU: 06 (seis) vias impressas, com encadernação em capa dura e lombada e mais 06 (seis) vias em formato digital.
- d) Documento Síntese: 50 (cinquenta) vias em formato impresso com encadernação em capa dura e lombada.

12.2. BANCOS DE DADOS E MEMÓRIAS DE CÁLCULOS

Juntamente com a versão final do PMMU, a Contratada deverá apresentar todas as memórias de cálculos utilizadas, bem como os bancos de dados e produtos intermediários dos estudos, a critério da Contratante.

Todos os programas especiais de computação utilizados na elaboração dos trabalhos deverão ser apresentados de modo sistemático e completo, contendo entre outras, no mínimo, as seguintes informações: nome do programa; descrição; modelo matemático

utilizado; fluxograma; comentários sobre os resultados; linguagem e programação fonte, de forma acertada com o Contratante e compatível com os seus equipamentos.

Os arquivos originais de todos os produtos dos serviços serão apresentados em discos CD-ROM, sem compactação, e com os seguintes softwares:

- Texto: Microsoft Word para ambiente Windows;
- Tabelas e gráficos: Microsoft Excel para ambiente Windows;
- Demais softwares a serem discutidos com a Contratante.

12.3. DOS EVENTOS PÚBLICOS

A Contratada será responsável pela apresentação dos estudos e produtos do PMMU em todos os Eventos Públicos e Oficinas previstos no Plano de Mobilização Social. A Contratante será responsável pela disponibilização de local com instalações apropriadas para a realização dos eventos programados.

A Contratada ficará responsável pela avaliação e resposta de todas as emendas apresentadas ao PMMU durante o período de consulta pública. A consulta pública será disciplinada por meio de Portaria do Prefeito, sendo que a Contratada acompanhará e desenvolverá todas as tarefas que lhe forem incumbidas durante o processo.

12.4. ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO

A. COMUNICAÇÕES

A.1 Toda a comunicação entre a Contratante e a Contratada deverá ser feita por escrito: as comunicações via telefone devem ser confirmadas, posteriormente, por escrito, sendo admitida a forma eletrônica.

A.2 O representante da Contratante pode também contactar a Contratada diretamente para solicitar informação adicional relativa a qualquer aspecto da consultoria. A Contratada deve satisfazer tais requisitos prontamente.

B. PLANO DE TRABALHO

B.1 No início do desenvolvimento dos serviços, até o décimo dia após a Ordem de Serviços, a Contratada deverá apresentar o Programa de Trabalho detalhado, estabelecendo as diretrizes a serem seguidas para implementação dos trabalhos nas diversas áreas de atuação, de forma adequada ao controle. Nesse Plano, deverá ser configurado todo o planejamento dos trabalhos, contextualização dos estudos necessários, indicação das equipes, seu perfil, a descrição das atividades com sua organização, o organograma para os trabalhos, fluxograma e cronograma detalhando o desenvolvimento e acompanhamento dos estudos.

B.2 A Contratada terá ampla liberdade de subdividir os trabalhos em diversos grupos de atividades que sejam harmonizados num planejamento integrado. Toda a sua experiência deverá ser empenhada nesse planejamento.

B.3 O Programa de Trabalho e os cronogramas e fluxogramas referidos deverão ser atualizados mensalmente, ou quando se fizer necessário, durante a execução dos trabalhos. Para tanto, deve ser utilizado um "software" que permita uma fácil atualização do planejamento.

B.4 Deverá ser apresentado um fluxograma para todo o período de execução dos serviços, indicando claramente todas as precedências, interdependências e inter-relações das atividades, possibilitando assim, a análise do fluxo contínuo das ações.

B.5 O Fluxograma deverá também indicar:

- a) Número da tarefa;
- b) Nome da tarefa;
- c) Dias corridos para a realização;
- d) Previsão de prazos para conclusão das tarefas;
- e) Prazos para análise, pela Contratante dos relatórios;
- f) Data das reuniões;
- g) Tempos intermediários, julgados necessários e justificados pela experiência da Contratada para as atividades diretas ou indiretas, relativas ao(s) contrato(s) que estejam vinculados ao trabalho.

B.6 Com relação aos Cronogramas Físico e Financeiro:

a) Deverão ser revistos e ajustados quando da ocasião da assinatura do contrato, aprovados pelas partes e anexados ao contrato;

c) O Cronograma Físico deverá conter as datas previstas para o término de cada atividade dos trabalhos, relacionando-as com as datas e valores dos pagamentos parciais (Cronograma Financeiro);

c) Eventuais alterações dos cronogramas, mesmo quando aprovadas pelo Contratante, não constituirão motivo para a prorrogação da vigência do contrato. As modificações nos prazos parciais não poderão acarretar mudanças no prazo final estabelecido.

C. ANÁLISE DOS DOCUMENTOS

C.1 Deverão estar previstos no cronograma os prazos para análise, pelo Contratante, dos relatórios e documentos apresentados. Esses prazos serão de 10 (dez) dias úteis, contados a partir do dia seguinte ao recebimento desses documentos. A Contratada deverá considerar este fato de tal forma que os serviços não sofram perda de continuidade.

C.2 Os relatórios e documentos não aprovados serão devolvidos para as correções e modificações necessárias, de acordo com as análises a serem encaminhadas à Contratada. A Contratada executará o trabalho necessário sem custo adicional para o Contratante.

C.3 Somente após a aprovação dos documentos pelo Contratante, serão pagas as parcelas das faturas pertinentes.

D. REUNIÕES

D.1 Durante o desenvolvimento dos trabalhos haverá, entre a Contratada e o Contratante, a necessária comunicação, a fim de facilitar o acompanhamento e a execução do contrato. Para este fim, o Contratante convocará, por sua iniciativa ou da Contratada, quantas reuniões estimar convenientes. A princípio, fica estabelecido que serão realizadas reuniões mensais de supervisão e acompanhamento, a serem realizadas na sede do Contratante.

D.2 Nessas reuniões, a serem mantidas conforme agenda pré-estabelecida e registrada mediante ata formalizada, serão discutidos os problemas surgidos no desenvolvimento dos trabalhos, sendo que:

a) A Contratada fará exposições complementares e específicas sobre o desenvolvimento dos serviços no que diz respeito aos temas previstos, inclusive acerca de suas propostas sobre alternativas envolvidas no prosseguimento dos trabalhos, bem como sobre os seus requerimentos de orientação;

b) O Contratante comunicará à Contratada as orientações necessárias para o desenvolvimento normal dos serviços no que se refere às matérias contidas na agenda da reunião, preferivelmente no decurso desta ou dentro do prazo nela estabelecido;

c) As reuniões mensais deverão estar previstas no cronograma a ser apresentado e deverão ser realizadas após a entrega dos relatórios e do respectivo prazo de análise dos mesmos pelo Contratante;

E. FISCALIZAÇÃO

E.1 A Contratante nomeará uma Equipe de Fiscalização para acompanhar e avaliar a execução dos serviços, que atuará sob a responsabilidade de um Coordenador, sendo que lhe caberá, de acordo com a Contratada, estabelecer os procedimentos detalhados de fiscalização do contrato, conforme os presentes Termos de Referência.

E.2 Fica assegurado ao Contratante e às empresas especializadas a mando do Contratante, o direito de acompanhar e fiscalizar os serviços prestados pela Contratada, com livre acesso aos locais de trabalho para a obtenção de quaisquer esclarecimentos julgados necessários à execução dos trabalhos.

E.3 A Equipe de Fiscalização terá plenos poderes para agir e decidir perante a Contratada, obrigando-se desde já a Contratada a assegurar e facilitar o acesso da Equipe de Fiscalização aos serviços e a todos os elementos que forem necessários ao desempenho de sua missão.

E.4 Cabe à Equipe de Fiscalização verificar a ocorrência de fatos para os quais haja sido estipulada qualquer penalidade contratual. A Equipe de Fiscalização informará ao setor competente quanto ao fato, instruindo o seu relatório com os documentos necessários.

E.5 A Equipe de Fiscalização, (outras Entidades, se houver) envolvidos, buscarão auxiliar a Empresa Contratada onde for possível, no acesso às instituições e informações necessárias à execução dos trabalhos

E.6 A ação ou omissão, total ou parcial, da Equipe de Fiscalização não eximirá a Contratada de integral responsabilidade pela execução dos serviços contratados.

F. COORDENAÇÃO DOS TRABALHOS PELA CONTRATADA

F.1 A Contratada deverá manter no local dos serviços, equipes condizentes com a formação e a experiência necessária para o desenvolvimento dos trabalhos.

F.2 Com relação à coordenação dos trabalhos, a Contratada fica obrigada a manter um responsável pela chefia dos trabalhos, com capacidade para responder pelas partes técnica

e administrativa do contrato, bem como para assumir a representação da Contratada perante o Contratante em todos os assuntos relativos à execução dos serviços. Esse Coordenador dos trabalhos por parte da Contratada deverá ser por ela designado e desempenhar as suas funções até o encerramento do contrato.

G. COORDENAÇÃO E ACOMPANHAMENTO PÚBLICO DOS TRABALHOS

Conforme previsto no Plano de Comunicação Social, independentemente da relação contratual entre a Contratante e a Contratada, serão formalmente instalados, através de Decreto do Executivo Municipal, os Comitês de Coordenação e Executivo para acompanhamento do processo de elaboração do PMMU, com as seguintes atribuições:

Comitê de Coordenação – Instância pública consultiva formalmente institucionalizada, responsável pela coordenação, orientação geral e acompanhamento da elaboração do Plano.

Comitê Executivo – Instância colegiada e institucionalizada responsável pelo acompanhamento e operacionalização do processo de elaboração do Plano.

Os relatórios parciais e finais do PMMU deverão ser submetidos à apreciação desses Comitês, cujos comentários e sugestões deverão ser considerados pela Contratada na edição final dos documentos. No entanto, caberá à Fiscalização da Contratante a aprovação final dos estudos e produtos do PMMU.

13. REFERÊNCIAS

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. IBAM. A mobilidade no planejamento da cidade. Internet, acesso 22.08.14: www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade_urbana.pdf

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial - República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 01 jul. 2013.

BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura. **Planos Diretores Participativos: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos**. Brasília, 2004.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Planos Diretores Participativos**. Brasília, 2005.

BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Nacional das Cidades. **Resolução n.º 25 de 18 de março de 2005**. Brasília, 2005.

BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Nacional das Cidades. **Resolução n.º 34 de 1º de julho de 2005**. Brasília, 2005.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana**. Brasília, 2006.

BRASIL. República Federativa do Brasil. **Plano de Aceleração do Crescimento – Relatórios Estaduais**. Disponível em: http://www.brasil.gov.br/pac/arquivos/relestadual_bahia2.pdf. Acesso 12, 2008.

BRASIL. LEI 10.257 de 10 de julho de 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm.

Acesso 27 jan, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Disponível em: <http://www.ibge.gov.br> Acesso Dez, 2012.

O Estatuto da Cidade : comentado. / org. Celso Santos Carvalho, Anaclaudia Rossbach. – São Paulo. Ministério das Cidades : Aliança das Cidades, 2010.

Plano de Mobilidade Urbana, o novo instrumento de gestão pública. 19º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Brasília, 8-10 de outubro de 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro, 2004.

VEIGA, A. P. **Sustentabilidade urbana, avaliação e indicadores: Um estudo de caso sobre Vitória da Conquista – BA.** Tese de Doutorado. PPGAU/FAUFBA, 2010.