

Sumário

Lista de Quadros.....	2
Lista de Tabelas.....	3
Nota Explicativa Terminal Rodoviário Municipal:.....	107
Nota Explicativa Transição energética dos ônibus:.....	111
Nota Explicativa Transporte Público nas Lagoas:	118



Lista de Quadros

Quadro 1: Ficha Projeto 1 - Ampliação, Integração e Articulação da Malha Ciclovária	4
Quadro 2: Ficha Projeto 2 - Bilhetagem Eletrônica	8
Quadro 3: Ficha Projeto 3 - Bilhete Único Intermunicipal Costa do Sol	11
Quadro 4: Ficha Projeto 4 - Projeto caminhos para o serviço público	14
Quadro 5: Ficha Projeto 5: - Caminhos rurais	17
Quadro 6: Ficha Projeto 6 - Combate ao estacionamento irregular	21
Quadro 7: Ficha Projeto 7 - Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.....	24
Quadro 8: Ficha Projeto 8 - Observatório da mobilidade	26
Quadro 9: Ficha Projeto 9 - Fortalecimento da secretaria municipal de transportes e serviços públicos	28
Quadro 10: Ficha Projeto 10 - Mobilidade de Mercadorias	31
Quadro 11: Ficha Projeto 11 - Mobilidade nas Escolas	34
Quadro 12: Ficha Projeto 12 - Mobilidade para o Turismo	37
Quadro 13: Ficha Projeto 13 - Ônibus Seguro	40
Quadro 14: Ficha Projeto 14 - Prevenção ao Assédio no Transporte Público	43
Quadro 15: Ficha Projeto 15 - Projeto Ciclorotas Ecológicas	46
Quadro 16: Ficha Projeto 16 - Projeto de circulação viária nas centralidades.....	50
Quadro 17: Ficha Projeto 17 - Verde que Te Quero Ver.....	53
Quadro 18: Ficha Projeto 18 - Reestruturação Eixo Comércio e Serviços.....	57
Quadro 19: Ficha Projeto 19 - Reestruturação do Eixo Infraestrutura.....	61
Quadro 20: Ficha Projeto 20 - Reestruturação dos Eixos Turísticos	65
Quadro 21: Ficha Projeto 21 - Requalificação física dos pontos de embarque e desembarque. 69	
Quadro 22: Ficha Projeto 22 - Ruas Ativas	92
Quadro 23: Ficha Projeto 23 - Saquarema de Olho no Trânsito.....	96
Quadro 24: Ficha Projeto 24: - Sistema de Transporte Público Integrado	99
Quadro 25: Ficha Projeto 25: - Sistema Integrado de Transporte e Trânsito (SITT)	102
Quadro 26: Ficha Projeto 26 - Terminal Rodoviário Municipal	105
Quadro 27: Ficha Projeto 27 - Transição energética dos ônibus	109
Quadro 28: Ficha Projeto 28 - Trânsito da Paz	113
Quadro 29: Ficha Projeto 29 - Transporte Público nas Lagoas.....	116
Quadro 30: Ficha Projeto 30 - Travessias Acessíveis	120
Quadro 31: Ficha Projeto 31 - Vistoria e reforço de pontes.....	126



Lista de Tabelas

Tabela 1: Localização das Intervenções Ampliação, Integração e Articulação da Malha Ciclovária.	6
Tabela 2: Composição do custo unitário Ampliação, Integração e Articulação da Malha Ciclovária.	7
Tabela 3: Composição do custo unitário Bilhetagem Eletrônica.	10
Tabela 4: Composição do custo unitário Bilhete Único Intermunicipal Costa do Sol.	13
Tabela 5: Composição do custo unitário Projeto caminhos para o serviço público.	16
Tabela 6: Localização das Intervenções Caminhos rurais.	19
Tabela 7: Composição do custo unitário Caminhos rurais.	20
Tabela 8: Composição do custo unitário Combate ao estacionamento irregular.	23
Tabela 9: Composição do custo unitário Fortalecimento da secretaria municipal de transportes e serviços públicos.	30
Tabela 10: Composição do custo unitário Mobilidade de Mercadorias.	33
Tabela 11: Composição do custo unitário Mobilidade nas Escolas.	36
Tabela 12: Composição do custo unitário Mobilidade para o Turismo.	39
Tabela 13: Composição do custo unitário Ônibus Seguro.	42
Tabela 14: Composição do custo unitário Prevenção ao Assédio no Transporte Público.	45
Tabela 15: Localização das Intervenções Projeto Ciclorotas Ecológicas.	48
Tabela 16: Composição do custo unitário Projeto Ciclorotas Ecológicas.	49
Tabela 17: Composição do custo unitário Projeto de circulação viária nas centralidades.	52
Tabela 18: Localização das Intervenções Verde que Te Quero Ver.	55
Tabela 19: Composição do custo unitário Verde que Te Quero Ver.	56
Tabela 20: Localização das Intervenções Reestruturação Eixo Comércio e Serviços.	59
Tabela 21: Composição do custo unitário Reestruturação Eixo Comércio e Serviços.	60
Tabela 22: Localização das Intervenções Reestruturação do Eixo Infraestrutura.	63
Tabela 23: Composição do custo unitário Reestruturação do Eixo Infraestrutura.	64
Tabela 24: Localização das Intervenções Reestruturação dos Eixos Turísticos.	67
Tabela 25: Composição do custo unitário Reestruturação dos Eixos Turísticos.	68
Tabela 26: Localização das Intervenções Requalificação física dos pontos de embarque e desembarque.	71
Tabela 27: Composição do custo unitário Requalificação física dos pontos de embarque e desembarque.	91
Tabela 28: Localização das Intervenções Ruas Ativas.	94
Tabela 29: Composição do custo unitário Ruas Ativas.	95
Tabela 30: Composição do custo unitário Saquarema de Olho no Trânsito.	98
Tabela 31: Composição do custo unitário Sistema de Transporte Público Integrado.	101
Tabela 32: Composição do custo unitário Sistema Integrado de Transporte e Trânsito (SITT).	104
Tabela 33: Composição do custo unitário Terminal Rodoviário Municipal.	108
Tabela 34: Composição do custo unitário Transição energética dos ônibus.	112
Tabela 35: Composição do custo unitário Trânsito da Paz.	115
Tabela 36: Composição do custo unitário Transporte Público nas Lagoas.	119
Tabela 37: Localização das Intervenções Travessias Acessíveis.	122
Tabela 38: Composição do custo unitário Travessias Acessíveis.	125



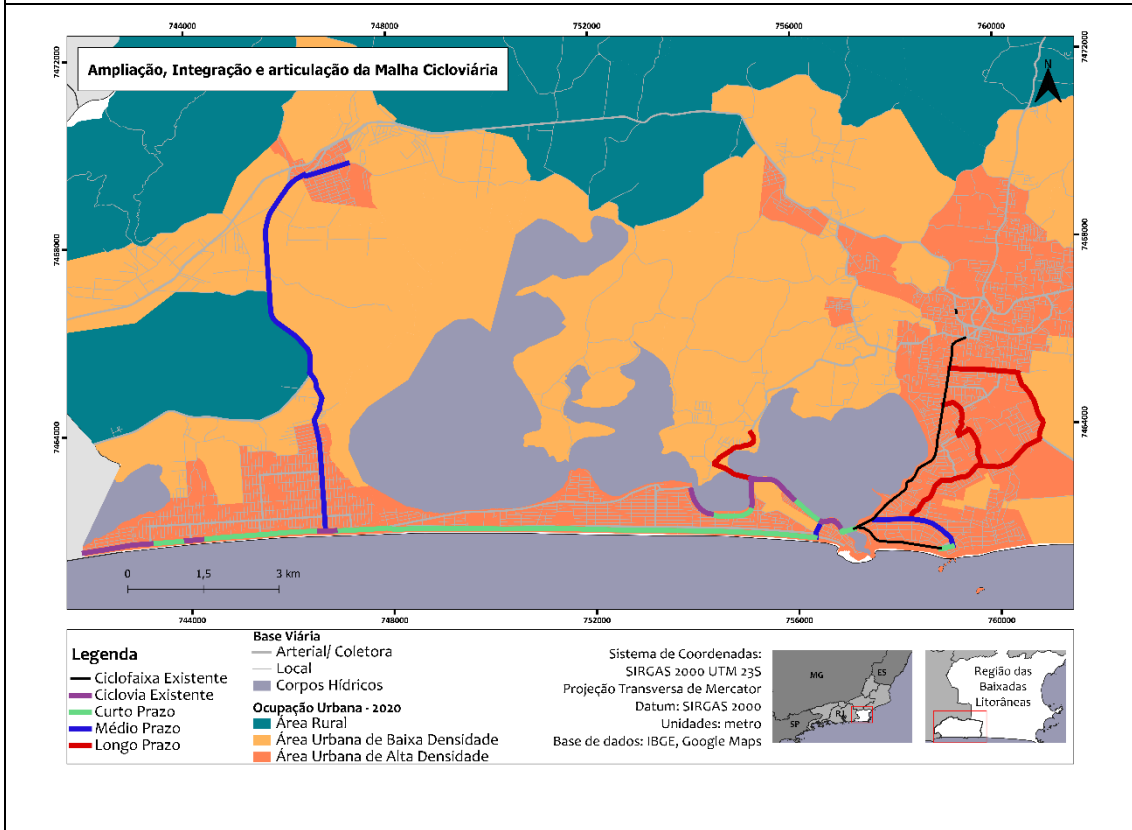
Quadro 1: Ficha Projeto 1 – Ampliação, Integração e Articulação da Malha Ciclovitária

Ficha Projeto 1: Ampliação, Integração e Articulação da Malha Ciclovitária			
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 3 - Saúde e Bem-Estar, 7 - Energia Limpa e Acessível, 10 - Redução das Desigualdades e 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, desenvolver projetos ciclovitários entre centralidades estratégicas no município, estruturando o desenvolvimento urbano e promovendo a descentralização, além disso, promover a circulação de ciclistas.		
Eixo	CC; EU; SV		
Problema a ser resolvido	Ampliação de rede ciclovitária proporcionando mais segurança, conforto, mobilidade e acessibilidade para os ciclistas; integração da rede ciclovitária estruturadoras (principais eixos viários) e as centralidades		
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU).		
Aspectos relevantes	<p>Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê em seu art. 1º que: a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano e objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte;</p> <p>Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê em seu art. 1º que: a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano e objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte;</p> <p>e ainda no § 2º do Art. 24 da Lei 12.587 menciona que "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."</p> <p>O uso do transporte ativo traz vários benefícios para a cidade e para o usuário, com diminuição da poluição do ar, melhorias na saúde do usuário etc.</p>		
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio	Longo
	Mapeamento e instalação de bicicletários e vestiários existentes; Estudo de bicicletas compartilhadas e integradas ao transporte público municipal de passageiros; Ligação entre as ciclovias e ciclofaixas existentes, com a construção de 14,83km de ciclovia.	Ampliação da infraestrutura ciclovitária estruturador nos eixos de desenvolvimento (Eixos Comércio e Serviços e Turístico) com a construção de 13,38km de ciclovia.	Ampliação da infraestrutura ciclovitária estruturador nos eixos de desenvolvimento (Eixos Comércio e Serviços e Turístico) com a construção de 10,31km de ciclofaixa.
Custo do projeto	Curto	Médio	Longo
	R\$ 3.707.500,00	R\$ 3.707.500,00	R\$ 1.031.000,00
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana;		



Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.						
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média		Alta	X

Localização



Inspiração

Implantação de Ciclofaixa em Jundiaí-SP



Fonte: <https://jr.jor.br/2023/01/27/jundiai-implanta-ciclofaixa-na-barao-do-rio-branco/>

Implantação de ciclovia em Belo Horizonte-MG



Fonte: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/primeiro-trecho-da-ciclovias-da-pampulha-e-finalizado>



Tabela 1: Localização das Intervenções Ampliação, Integração e Articulação da Malha Cicloviária.

Ampliação, Integração e Articulação da Malha Cicloviária			
Via	Extensão (km)	Prazo	Intervenção
São Gonçalo	0,94	Curto	Implantação de Ciclovía
Barão de Saquarema	0,75	Curto	Implantação de Ciclovía
Ponte	0,38	Curto	Implantação de Ciclovía
Praia Boqueirão e vila	9,48	Curto	Implantação de Ciclovía
Complemento Jaconé	3,05	Curto	Implantação de Ciclovía
Av. Oceânica	0,23	Curto	Implantação de Ciclovía
AV. Vila Mar	1,81	Médio	Implantação de Ciclovía
Vilatur Saquarema	2,05	Médio	Implantação de Ciclovía
Jaconé/Sampaio Correia	9,17	Médio	Implantação de Ciclovía
Lig. Praia da Vila	0,35	Médio	Implantação de Ciclovía
Leigos - Longo	6,26	Longo	Implantação de Ciclovía
lig. Leigos - Curto	2,05	Longo	Implantação de Ciclovía
Ponte da Vila	2,00	Longo	Implantação de Ciclovía



Tabela 2: Composição do custo unitário Ampliação, Integração e Articulação da Malha Cicloviária.

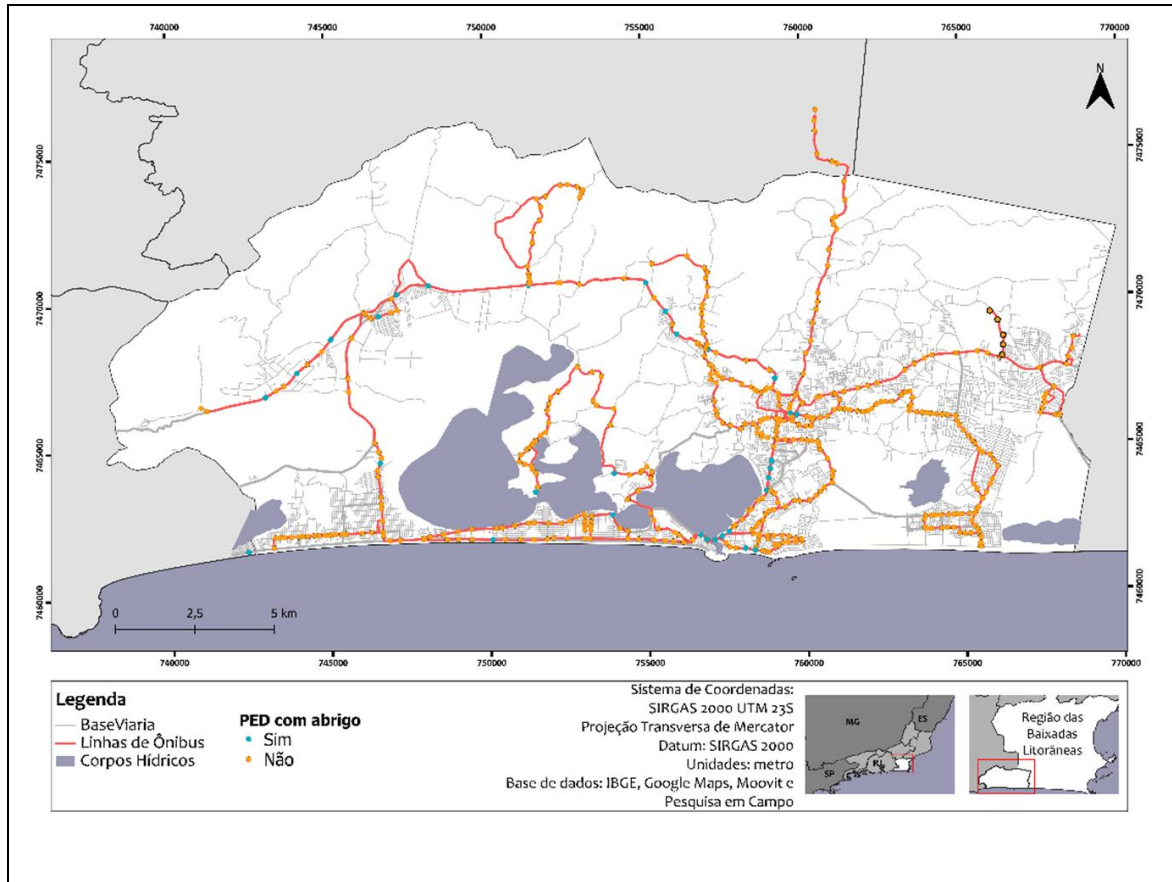
Custo	Composição	Custo Unitário Por km/ Por Estudo
Ciclovia	Construção de via segregada (km): Separação com bloco de cimento ou tachão; pintura faixa; sinalização horizontal e vertical.	R\$ 250.000,00
Ciclofaixa	Pintura de faixa de ciclistas (km): pintura faixa; sinalização horizontal e vertical.	R\$ 100.000,00
Estudo	Contratação de estudo de bicicletas compartilhadas e integradas ao transporte público municipal de passageiros.	R\$ 350.000,00



Quadro 2: Ficha Projeto 2 – Bilhetagem Eletrônica

Ficha Projeto 2: Bilhetagem Eletrônica						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico, 10 - Redução das Desigualdades, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes e 17 - Parcerias e Meios de Implementação; especificamente, gerenciar a receita tarifária; monitorar da produção do serviço; propiciar um sistema de informação ao usuário.					
Eixo	GE; TP					
Problema a ser resolvido	Limitação de informações detalhadas sobre a operação do serviço de transportes, como número de viagens realizadas, passageiros transportados, gratuidades etc.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Gestão, Inovação e Tecnologia (SMGIT); Secretaria Municipal de Administração, Receita e Tributação (SMART); Operadores do serviço de transporte público.					
Aspectos relevantes	Art. 8º: A política tarifária do serviço de transporte público coletivo, da Política Nacional de Mobilidade Urbana.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto		Médio		Longo	
	Estudo para reformular o sistema de bilhetagem eletrônica de Saquarema; Implantação de um novo Sistema de Bilhetagem Eletrônica.					
Custo do projeto	Curto		Médio		Longo	
	R\$ 350.000,00					
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Finem - Mobilidade urbana					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						





Inspiração

Sistema de bilhetagem eletrônica no transporte coletivo de Caxias do Sul



Fonte: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/pioneiro/geral/noticia/2022/08/novo-sistema-de-bilhetagem-eletronica-e-testado-no-transporte-coletivo-de-caxias-cl6xnksgg000v017rqaqltcw2.html>



Tabela 3: Composição do custo unitário Bilhetagem Eletrônica.

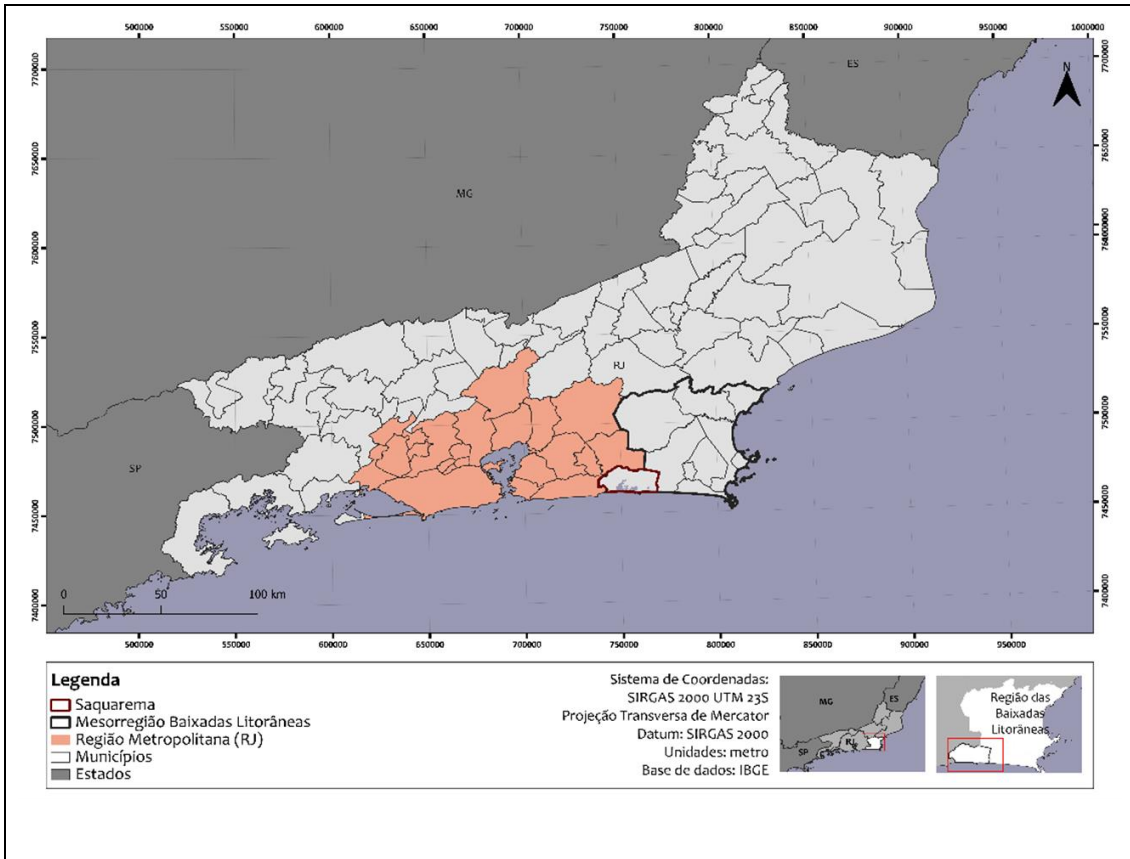
Custo	Composição	Custo Unitário Por estudo
Estudo	Contratação de um estudo técnico que viabilize a reformulação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do sistema de transporte público coletivo municipal de passageiros em Saquarema.	R\$ 350.000,00
Sistema de Bilhetagem Eletrônica	Implantação do novo sistema de Bilhetagem Eletrônica. <i>(Custo a ser desembolsado pelo Operador do sistema de transporte público coletivo municipal de passageiros).</i>	0,00



Quadro 3: Ficha Projeto 3 – Bilhete Único Intermunicipal Costa do Sol

Ficha Projeto 3: Bilhete Único Intermunicipal Costa do Sol						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico, 10 - Redução das Desigualdades, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes e 17 - Parcerias e Meios de Implementação; especificamente, promover integração entre os sistemas de transporte público coletivo de passageiros entre os municípios: Araruama – Saquarema; Cabo-frio – Araruama.					
Eixo	GE; TP					
Problema a ser resolvido	Sobreposição de sistemas de transporte público por ônibus; ausência de integração física e tarifária.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Gestão, Inovação e Tecnologia (SMGIT); Secretaria Municipal de Administração, Receita e Tributação (SMART); Órgãos responsáveis pelo Setor de Transportes dos municípios envolvidos; Governo do Estado do Estado Rio de Janeiro.					
Aspectos relevantes	Responsabilidade de gestão, planejamento e operação do Governo Estadual. Art. 8º: A política tarifária do serviço de transporte público coletivo, da Política Nacional de Mobilidade Urbana.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio			Longo	
	Articulação para auxílio na criação do Bilhete Único Integrado – “Bilhete do Sol” (Araruama – Saquarema; Cabo-frio – Araruama); Estudo integração BUI Estadual.					
Custo do projeto	Curto	Médio			Longo	
	R\$ 250.000,00					
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Finem - Mobilidade urbana					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						





Inspiração

Bilhete único do estado do Ceará



Fonte: http://sindionibus.com.br/?page_id=697



Tabela 4: Composição do custo unitário Bilhete Único Intermunicipal Costa do Sol.

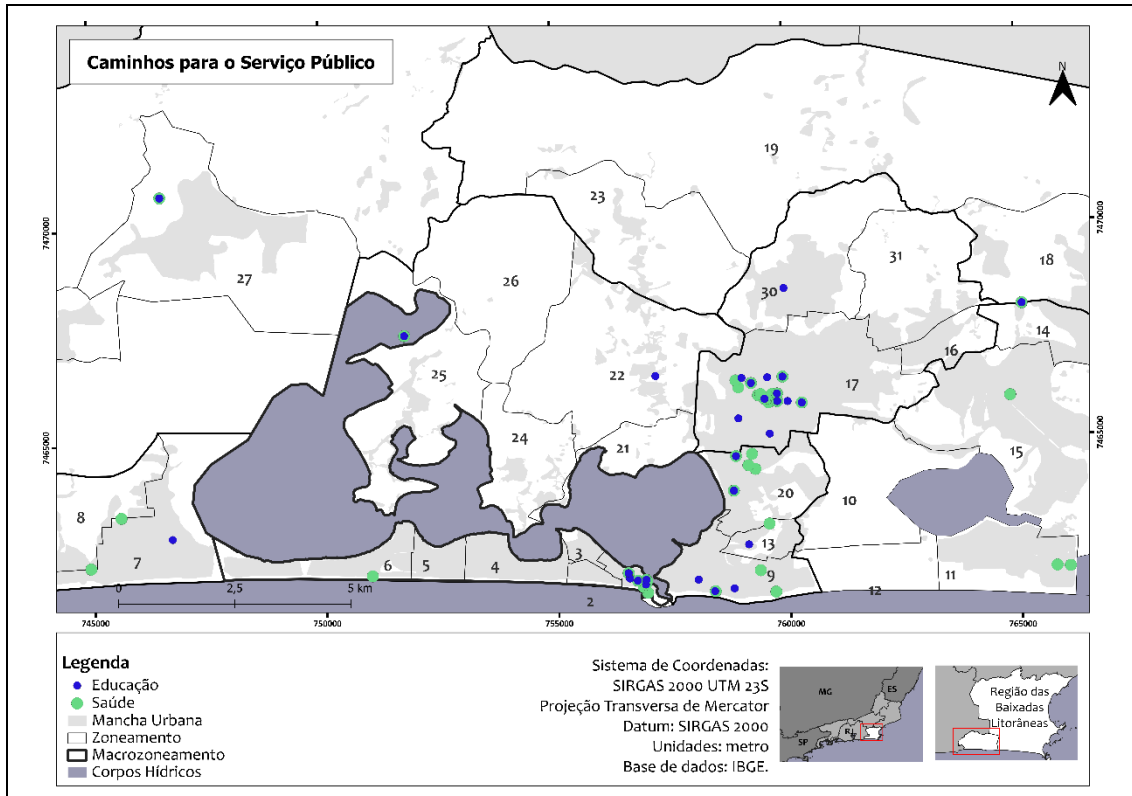
Custo	Composição	Custo Unitário Por estudo
Estudo	Estudo técnico que verifique a viabilidade da integração do transporte público coletivo municipal de passageiros de Saquarema com o Bilhete Único Intermunicipal Estadual.	R\$ 250.000,00



Quadro 4: Ficha Projeto 4 – Projeto caminhos para o serviço público

Ficha Projeto 4: Projeto caminhos para o serviço público						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 10 – Redução das Desigualdades, 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis, 16 – Paz, Justiça e Instituições Eficazes; especificamente, priorizar a mobilidade dos serviços públicos (limpeza urbana; ambulância etc.) de forma a agilizar o atendimento em Saquarema-RJ e torná-los mais eficientes.					
Eixo	LU; TP.					
Problema a ser resolvido	Necessidade de se priorizar a mobilidade de caminhão de lixo, ônibus escolar, ambulância, carros de manutenção do bem público para que as ações dos serviços públicos no município sejam mais eficientes e sustentáveis.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP);					
Aspectos relevantes	Otimização e roteirização dos serviços; considerar melhor atendimento nas áreas rurais; diversificação nos horários de atendimentos.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Contratação de um estudo de mobilidade para ações dos serviços públicos; Contratação de um estudo para implantação do transporte escolar urbano e rural.					
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 700.000,00					
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem – Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						





Inspiração

Cartilhas ajudam municípios a planejar e executar ações



Fonte: <http://portal.mec.gov.br/ultimas-noticias/222-537011943/14924-cartilhas-ajudam-municipios-a-planejar-e-executar-acoes>



Tabela 5: Composição do custo unitário Projeto caminhos para o serviço público.

Custo	Composição	Custo Unitário Por estudo
Estudo	Contratação de um estudo de mobilidade para ações do serviço público como caminhão de lixo, ambulância, carros de manutenção do bem público, etc.	R\$ 350.000,00
Estudo	Contratação de um estudo para implantação do transporte escolar urbano e rural.	R\$ 350.000,00

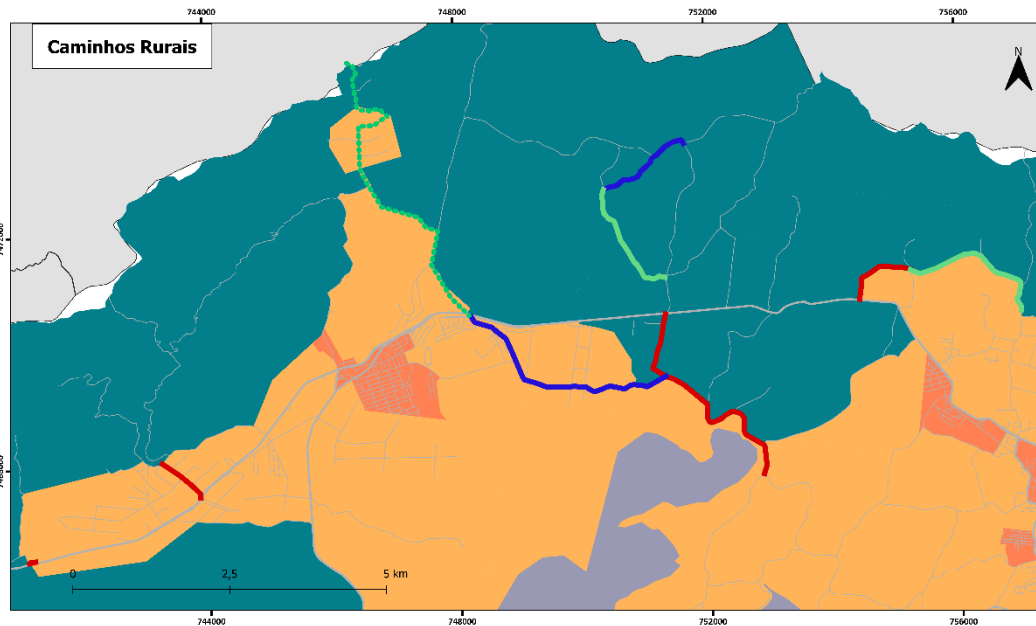


Quadro 5: Ficha Projeto 5: – Caminhos rurais

Ficha Projeto 5: Caminhos rurais						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 2 – Fome Zero e Agricultura Sustentável, 3 – Saúde e Bem-Estar, 10 – Redução das Desigualdades e 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, dar condições adequadas de circulação de pedestres, ciclistas e veículos a passeio, transporte público e de carga nas vias vicinais nas zonas rurais e semirurais do município.					
Eixo	SV; EU; PC; CC; TP; LU					
Problema a ser resolvido	Falta de trafegabilidade nas vias vicinais em especial em períodos de fortes chuvas.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU); Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA); Secretaria Municipal de Agricultura, Abastecimento e Pesca (SMAAP).					
Aspectos relevantes	Intervenções nas vias e faixas de domínio para manter a trafegabilidade sem que isso impacte de forma significativa o meio ambiente e descaracterize a região; Prioridade à pavimentação que mantenha as características da paisagem, garantindo permeabilidade do solo etc. Em vias de maior tráfego indicado uso de pavimento flexível (asfalto).					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Estudo para estabilização e manutenção imediata dos taludes das vias; Plano de emergência em casos de desastre alinhado com o plano de contingência da defesa civil; Requalificação de 14,01km de vias.	Requalificação de 4,9km de vias.		Requalificação de 4,03km de vias.		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$153.848.793,59	R\$ 53.563.817,89		R\$ 44.053.507,36		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem – Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média	X	Alta	



Localização



Legenda	Base Viária	Ocupação Urbana - 2020	Sistema de Coordenadas: SIRGAS 2000 UTM 23S Projeção Transversa de Mercator Datum: SIRGAS 2000 Unidades: metro Base de dados: IBGE, Google Maps
	<ul style="list-style-type: none"> ● Rota Tíngui — Curto Prazo — Médio Prazo — Longo Prazo 	<ul style="list-style-type: none"> — Arterial/ Coletora — Local ■ Áreas Hídricas ■ Área Rural ■ Área Urbana de Baixa Densidade ■ Área Urbana de Alta Densidade 	

Inspiração

Projeto Rotas Rurais



Fonte: <https://www.revistarural.com.br/2019/05/01/projeto-rotas-rurais-vai-mapear-as-estradas-no-campo-e-facilitar-operacoes-de-servicos-essenciais/>



Tabela 6: Localização das Intervenções Caminhos rurais.

Caminhos Rurais			
Via	Extensão (km)	Prazo	Intervenção
Rua Jundiá	4,15	Curto	Requalificação viária
Estrada acesso 2	1,23	Curto	Requalificação viária
Av. Oliveira Viana	2,53	Curto	Requalificação viária
Estrada do Tingui	6,1	Curto	Requalificação viária
Estrada Brilhantino Cordeiro Jesus	2,1	Médio	Requalificação viária
Estrada Francisco José Pinheiro	2,8	Médio	Requalificação viária
Estrada da Rampa de voo livre	2,7	Longo	Requalificação viária
Estrada do Universalismo	1,33	Longo	Requalificação viária



Tabela 7: Composição do custo unitário Caminhos rurais.

Custo	Composição	Custo Unitário Por km/ Por Estudo
Estudo	Estudo para estabilização e manutenção imediata dos taludes das vias.	R\$ 350.000,00
Estudo	Plano de emergência em casos de desastre alinhado com o plano de contingência da defesa civil.	R\$ 350.000,00
Requalificação viária	Pavimentação, instalação de dispositivos de drenagem e sinalização vertical e horizontal das vias de escoamento de produção agrícola do município, bem como das vias locais.	R\$ 10.931.391,41



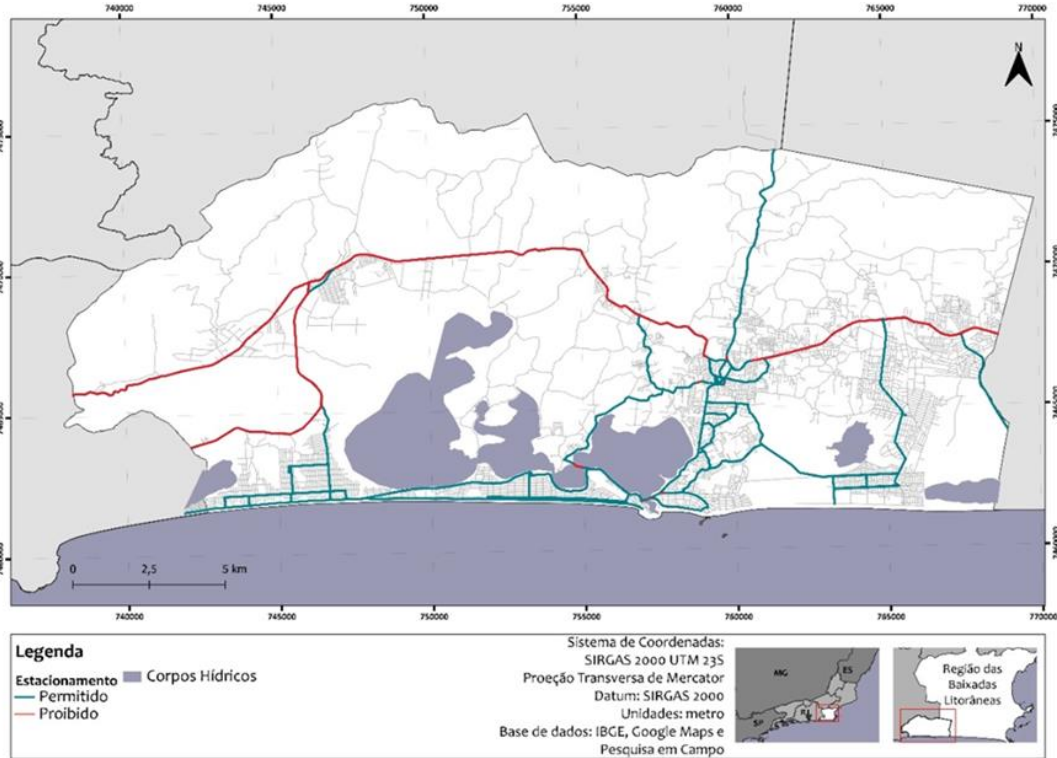
Quadro 6: Ficha Projeto 6 – Combate ao estacionamento irregular

Ficha Projeto 6: Combate ao estacionamento irregular						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis e 16 – Paz, Justiça e Instituições Eficazes; especificamente, regulamentar as áreas de estacionamento e conscientizar os motoristas sobre o uso das calçadas, deixando as calçadas livres para o caminhar dos pedestres.					
Eixo	PC; GE					
Problema a ser resolvido	Dificuldade de locomoção dos pedestres em função dos veículos estacionados nas calçadas.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretário Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretário Municipal de Educação, Cultura, Inclusão, Ciência e Tecnologia (SMECT); Guarda Civil; Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro.					
Aspectos relevantes	O art. 181 do CTB menciona que: Estacionar o veículo: VIII – no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público: Infração – grave; Penalidade – multa; Medida administrativa – remoção do veículo					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Faixa Azul – definição de áreas com estacionamento regulamentado; Contratação de um estudo para elaborar o manual de estacionamento para o município de Saquarema; Contratação de um estudo para elaborar o manual de calçadas do município de Saquarema; Fiscalização e realização de campanhas educativas junto aos motoristas.	Fiscalização e realização de campanhas educativas junto aos motoristas.		Fiscalização e realização de campanhas educativas junto aos motoristas.		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 860.800,00	R\$ 110.800,00		R\$ 110.800,00		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; FUNSET-Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos



Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X
------------------------------------	--------------	--	--------------	--	-------------	---

Localização



Inspiração

Campanhas realizadas pelas Prefeitura de Sinop-MT



Fonte:

<https://www.sinop.mt.gov.br/Noticias/Estacionar-em-calçada-e-proibido-e-poder-render-multa-de-r-19523-alerta-secretaria-de-transito-9946/>

Campanhas realizadas pelas Prefeitura de Aracaju SE



Fonte:

https://www.aracaju.se.gov.br/noticias/11142/prefeitura_lanca_campanha_educativa_sobre_uso_das_calçadas.html



Tabela 8: Composição do custo unitário Combate ao estacionamento irregular.

Custo	Composição	Custo anual por campanha/ custo por estudo
Campanha	Impressão de material: R\$ 3.000,00 Contratação de monitores: R\$ 43.200,00 (três monitores) Premiação para os concursos: R\$ 4.200,00 Bonificações para Despesas Indiretas - BDI: R\$ 5.000,00	R\$ 55.400,00
Fiscalização	Para a fiscalização serão utilizadas as câmeras do centro de controle e monitoramento já existentes em Saquarema. E o custo associado à essa fiscalização é de atribuição do órgão gestor.	R\$ 0,00
Estudo	Contratação de um estudo para determinação e avaliação de áreas de Faixa Azul – definição de áreas com estacionamento regulamentado.	R\$ 250.000,00
Estudo	Contratação de um manual de calçadas do município de Saquarema	R\$ 250.000,00
Estudo	Contratação de um manual de estacionamento para o município de Saquarema	R\$ 250.000,00



Quadro 7: Ficha Projeto 7 – Conselho Municipal de Transporte e Trânsito

Ficha Projeto 7: Conselho Municipal de Transporte e Trânsito			
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial a ODS 2 - Fome Zero e Agricultura Sustentável, 3 - Saúde e Bem-Estar, 7 - Energia Limpa e Acessível, 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico, 10 - Redução das Desigualdades, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes e 17 - Parcerias e Meios de Implementação; Especificamente, garantir a participação e o controle social das ações voltadas à mobilidade na cidade de Saquarema.		
Eixo	GE		
Problema a ser resolvido	Falta de participação social nas tomadas de decisão acerca da mobilidade urbana.		
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretário Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretária Municipal de Gestão, Inovação e Tecnologia (SMGIT); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU); Conselho Municipal da Cidade - CONCID; Câmara dos Vereadores, Governo do Estado do Rio de Janeiro; Representantes de instituições da sociedade civil do município, como associações, ONGs e entidades de classe.		
Aspectos relevantes	De acordo com a LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos: I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços; II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas; III - audiências e consultas públicas; e IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.		
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio	Longo
	Ações associadas à implantação que incluem: regulamentar composição, competências e funcionamento do Conselho; Efetivar funcionamento do Conselho.		
Custo do projeto	Curto	Médio	Longo
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal.		



Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X



Quadro 8: Ficha Projeto 8 – Observatório da mobilidade

Ficha Projeto 8: Observatório da mobilidade			
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial a ODS 2 - Fome Zero e Agricultura Sustentável, 3 - Saúde e Bem-Estar, 7 - Energia Limpa e Acessível, 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico, 10 - Redução das Desigualdades, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes e 17 - Parcerias e Meios de Implementação; especificamente, monitorar, avaliar e propor mudanças do PlanMob de Saquarema.		
Eixo	GE		
Problema a ser resolvido	Garantir a implantação do PlanMob Saquarema.		
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretário Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU); Conselho Municipal da Cidade - CONCID; Representantes de instituições da sociedade civil do município, como associações, ONGs e entidades de classe.		
Aspectos relevantes	De acordo com a LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos: I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços; II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas; III - audiências e consultas públicas; e IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.		
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio	Longo
	Ações associadas à implantação que incluem: regulamentar composição, competências e funcionamento do Observatório da Mobilidade; Efetivar funcionamento do Observatório da Mobilidade.		
Custo do projeto	Curto	Médio	Longo
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal.		



Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X



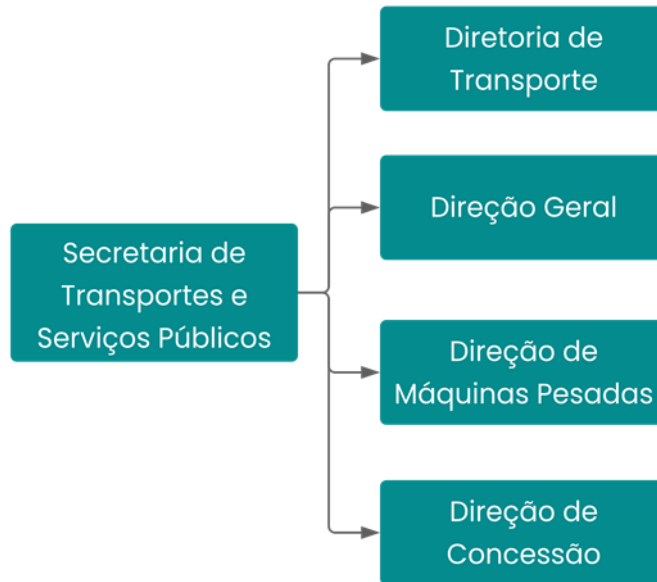
Quadro 9: Ficha Projeto 9 – Fortalecimento da secretaria municipal de transportes e serviços públicos

Ficha Projeto 9: Fortalecimento da secretaria municipal de transportes e serviços públicos			
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS e 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes e 17 - Parcerias e Meios de Implementação; especificamente, promover o fortalecimento da Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos.		
Eixo	GE; EU; PC; CC; TP; LU; SV		
Problema a ser resolvido	Reformulação, regulamentação e dimensionamento da Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos – responsável pelo planejamento, concepção, gestão, implantação e fiscalização das diferentes ações municipais para o sistema de mobilidade urbana. Ampliar a articulação institucional com outras secretarias, em especial a Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública e a Secretaria de Urbanismo. O projeto visa organizar, concentrar e dar as diretrizes públicas na mobilidade urbana que atualmente encontram-se em parte divididas em diferentes órgãos públicos municipais existentes e em outros sem responsável pela gestão. Fortalecimento da Diretoria de Concessão na Secretaria de Transportes e Serviços Públicos.		
Atores envolvidos	Prefeito(a) Município; Procuradoria Geral do Município; Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria de Urbanismo (SMU).		
Aspectos relevantes	De acordo com o Art. 24 do CTB Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios: planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas. Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.		
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio	Longo
	Reestruturar o formato institucional da Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos; Ampliar integração entre a Secretaria Municipal de Transportes e Serviços com as demais secretarias qualificando as tomadas de decisões; Fornecer cursos e treinamentos.		
Custo do projeto	Curto	Médio	Longo
	R\$ 60.000,00		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal.		



Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média		Alta	X

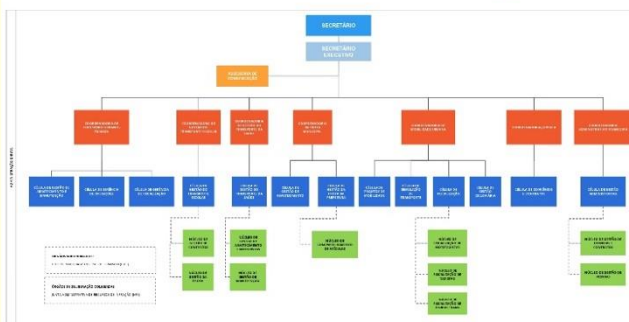
Localização



Inspiração

Secretaria do Trânsito e do Transporte de Sobral-SP

ORGANOGRAMA SETRAN



Fonte: <https://setran.sobral.ce.gov.br/institucional/organograma>



Tabela 9: Composição do custo unitário Fortalecimento da secretaria municipal de transportes e serviços públicos.

Custo	Composição	Custo anual por campanha/ custo por estudo
Estudo	Estudo para definir atribuições e competências, bem como estrutura física e técnica necessárias.	R\$250.000,00
Implantação	Reestruturar o formato institucional da Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos; Revisar as atribuições e competências da Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos. Revisar as atribuições e competências da Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos;	R\$ 0,00
Implantação	Ampliar integração entre a Secretaria Municipal de Transportes e Serviços com as demais secretarias qualificando as tomadas de decisões.	R\$ 0,00
Treinamento	Fornecer cursos e treinamentos para ampliar a capacitação dos servidores.	R\$ 60.000,00

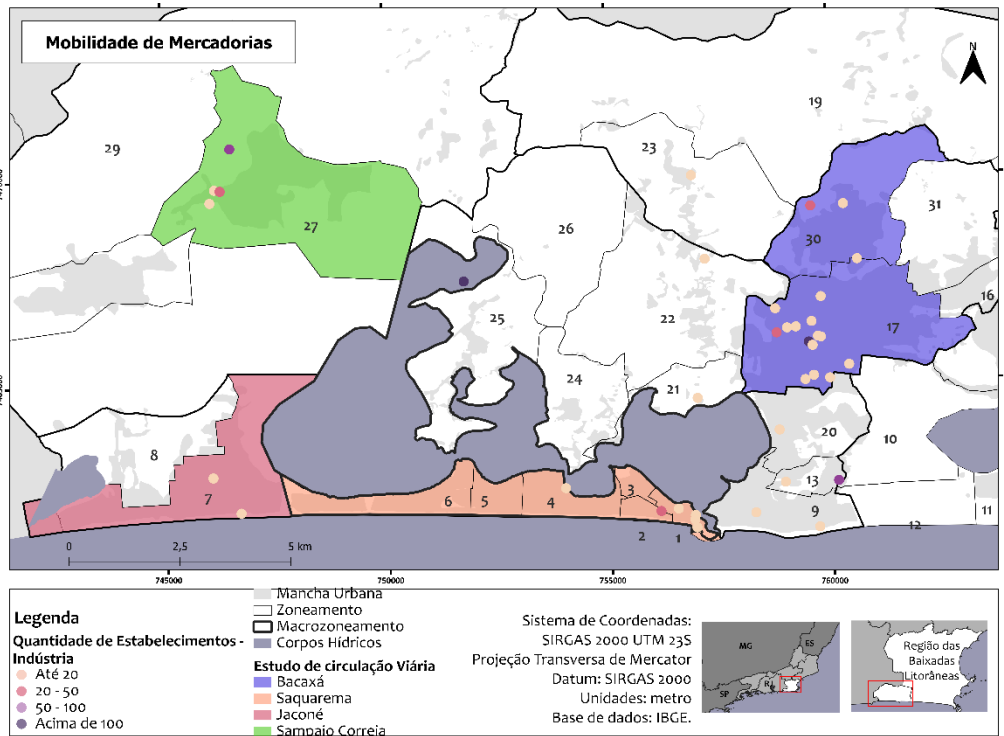


Quadro 10: Ficha Projeto 10 – Mobilidade de Mercadorias

Ficha Projeto 10: Mobilidade de Mercadorias						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico, 10 - Redução das Desigualdades, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes; especificamente, proporcionar a circulação de mercadorias, em especial, das áreas centrais dos distritos de Bacaxá, Saquarema e Sampaio Corrêa de forma mais eficiente e com menos impactos negativos sociais, econômicos e ambientais.					
Eixo	LU					
Problema a ser resolvido	Redução de conflitos na circulação, carga e descarga de veículos de carga nas centralidades comerciais e de serviços de Bacaxá e Saquarema, bem como no acesso ao Polo Industrial de Sampaio Corrêa; ausência de regulamentação para carga e descarga, de terminal de recarga e de acesso logístico.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Agricultura, Abastecimento e Pesca (SMAAP)					
Aspectos relevantes	Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei Complementar - LC nº 71 de 07 de dezembro de 2021 - Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Sustentável de Saquarema, art. 89, XII. Plano Estratégico de Logística e Cargas do Estado do Rio de Janeiro – PELC/RJ 2045. Considerar a instalação do Terminal Ponta Negra, em Jacomé e da Ferrovia 118 (Rio-Vitoria).					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Estudo de Circulação Mercadorias em Bacaxá e Saquarema; Estudo Pesquisa Origem e Destino de Cargas; Regulamentação de circulação de transporte de mercadorias do município de Saquarema.	Estudo modelagem do serviço (roteirização).				
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 1.250.000,00	R\$ 350.000,00				
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média	X	Alta	



Localização



Inspiração

Extrema Business Park está em operação desde 2013 no Sul de Minas



Fonte: <https://www.otempo.com.br/o-tempo-betim/betim-recebe-investimento-de-r-130-milhoes-em-condominio-logistico-1.2803369>



Tabela 10: Composição do custo unitário Mobilidade de Mercadorias.

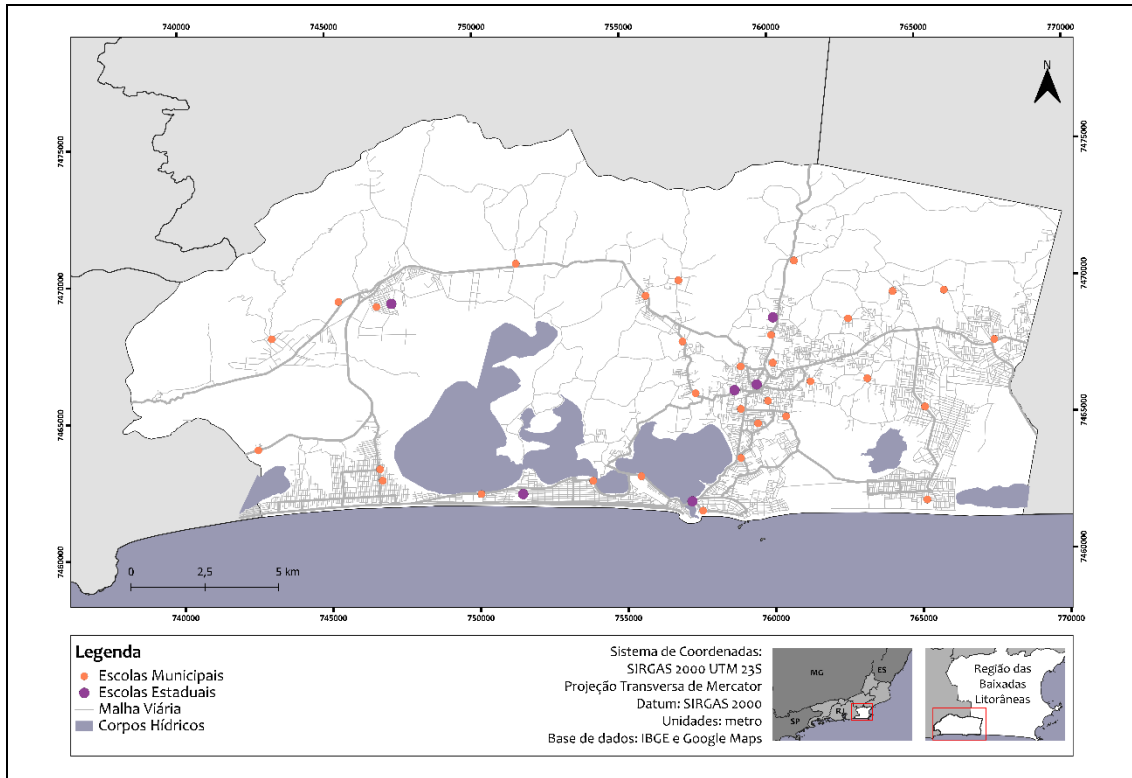
Custo	Composição	Custo anual por campanha/ custo por estudo
Estudo	Circulação de mercadorias das áreas centrais dos distritos de Bacaxá, Saquarema.	R\$ 250.000,00
Estudo	Pesquisa Origem e Destino de Cargas	R\$750.000,00
Regulamentação	Regulamentação de circulação de transporte de mercadorias do município de Saquarema (Ex.: Decreto durante o carnaval feito pela Guarda Municipal com caráter permanente).	R\$ 0,00
Estudo	Modelagem do serviço (roteirização).	R\$ 350.000,00



Quadro 11: Ficha Projeto 11 – Mobilidade nas Escolas

Ficha Projeto 11: Mobilidade nas Escolas						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 4 - Educação de Qualidade, 5 - Igualdade de Gênero, 10 - Redução das Desigualdades, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis e 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes; especificamente, discutir o tema mobilidade nas Escolas com finalidade informar e conscientizar os jovens sobre a importância de um trânsito seguro.					
Eixo	GE					
Problema a ser resolvido	As estatísticas mostram que a população jovem (entre 15 e 29 anos) é a parcela que mais morre no trânsito. E o trânsito é também a principal causa de mortes por acidentes entre crianças e adolescentes (zero a 14 anos). Colocar um projeto de Educação para o Trânsito nas Escolas é uma forma de conscientizar a população e futuros motoristas para um trânsito mais seguro. Inserção de projeto de Educação para a mobilidade nas Escolas.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Educação, Cultura, Inclusão, Ciência e Tecnologia (SMECICT); Secretaria Municipal de Comunicação Social (SMCS); Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social (SMDS); Secretária Municipal da Mulher (SMM); Escolas Níveis Fundamental e Médio.					
Aspectos relevantes	O Art. 76 do Código de Trânsito Brasileiro menciona que "A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação."					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto		Médio		Longo	
	Promover campanhas.		Promover campanhas.		Promover campanhas.	
Custo do projeto	Curto		Médio		Longo	
	R\$ 110.800,00 (2 anos)		R\$ 166.200,00 (3 anos)		R\$ 277.000,00 (5 anos)	
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; FUNSET-Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						





Inspiração

Ação de Educação para o Trânsito realizada pela BHtrans em Belo Horizonte



Fonte: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/educacao-para-mobilidade-atendeu-mais-de-23-mil-pessoas-em-2022>

Tabela 11: Composição do custo unitário Mobilidade nas Escolas.

Custo	Composição	Custo por campanha
Campanha	<p>Promover campanhas com os seguintes temas: O Jovem e a Mobilidade – Ações de educação para mobilidade nas escolas de Saquarema; Ensino de noções do código de trânsito de bicicletas e de noções básicas de mecânica de bicicletas.</p> <p>Nós no Trânsito, vida em movimento – concurso de vídeo direcionado aos estudantes.</p> <p>O trânsito Nosso de Cada Dia – Concurso de desenho direcionado aos estudantes.</p> <p>Caminhos para a Cidadania / Caminhos da Escola (Fortaleza)– Ações de intervenção para garantir mobilidade segura começando nos arredores das escolas.</p> <p>centro de formação em temáticas como acessibilidade, sustentabilidade, trânsito, transporte, inclusão social, educação, saúde e capacitação, reforçando o comprometimento com a Lei Federal de Mobilidade Urbana. O público-alvo são alunos do ensino infantil, fundamental e médio, de escolas públicas e particulares.</p> <p>Travessia Cidadã: programa que sensibiliza pedestres e condutores para um convívio social e equilibrado no trânsito, com os chamados “Monitores de Travessia”, pessoas credenciadas pelo programa para realizar a passagem dos alunos e demais transeuntes de forma segura pela faixa de pedestres, além de incentivar motoristas a respeitá-la.</p> <p>Impressão de material: R\$ 3.000,00 Contratação de monitores: R\$ 43.200,00 (três monitores) Premiação para os concursos: R\$ 4.200,00 Bonificações para Despesas Indiretas - BDI: R\$ 5.000,00 Total: R\$ 55.400,00 (previsão de custo anual)</p>	R\$ 55.400,00



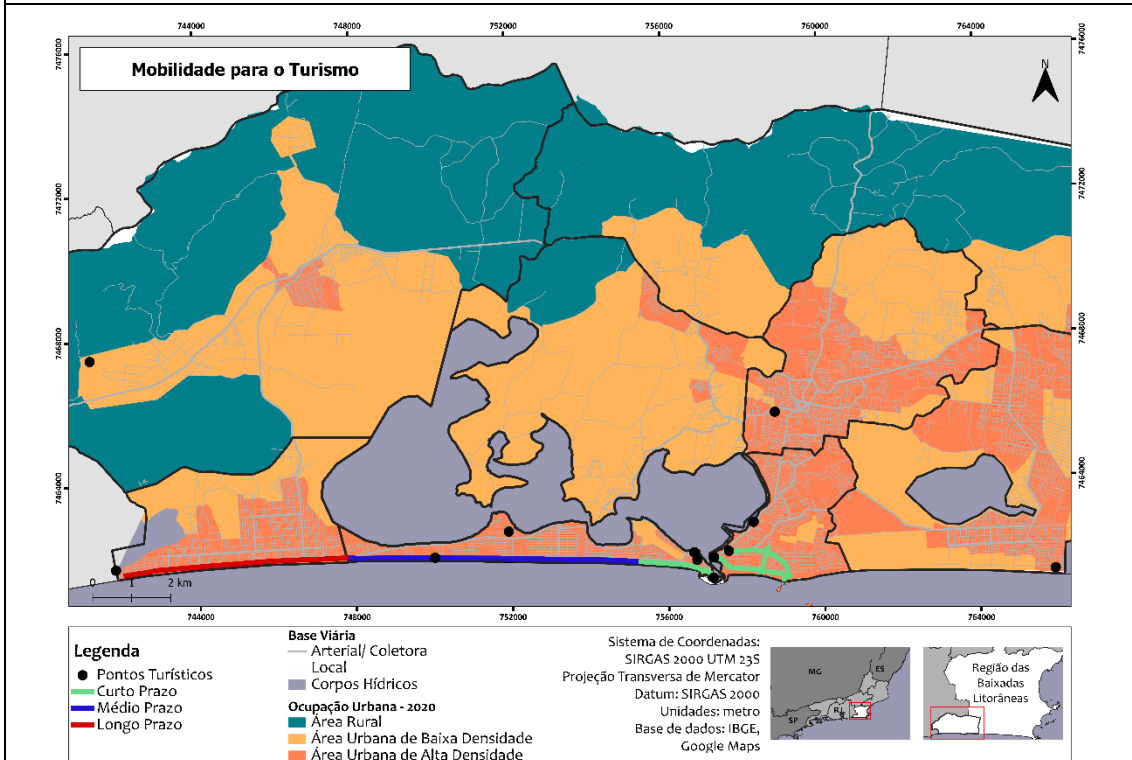
Quadro 12: Ficha Projeto 12 – Mobilidade para o Turismo

Ficha Projeto 12: Mobilidade para o Turismo			
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial a ODS 8 – Trabalho Decente e Crescimento Econômico e 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis; Especificamente, incentivar o turismo; ofertar um modo de transporte público coletivo municipal voltado para os turistas; ampliar acessibilidade aos pontos turísticos do município; reduzir os problemas de mobilidade em períodos de alta demanda turística (fins de semana, feriados, férias etc.); melhorar a sustentabilidade do município.		
Eixo	TP		
Problema a ser resolvido	Mitigar a saturação viária em períodos que a cidade de Saquarema recebe um número acentuado de turistas.		
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretário Municipal de Esporte, Lazer e Turismo (SMELT); Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA).		
Aspectos relevantes	Art. 34 do Decreto 7381 – Lei Geral do Turismo		
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio	Longo
	Adaptação dos ônibus para transporte de prancha/cadeira de praia; Integração Trilha TranSaquarema e Transporte Público – criação de linha / adequação itinerário; Regulamentação dos veículos de Turismo (vans, serviços de turismo, excursões – CadasTur, cadastro de turismo do ministério do turismo); Estudo Modelagem do Serviço Turístico.		
Custo do projeto	Curto	Médio	Longo
	R\$ 350.000,00		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem – Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.		



Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média	X	Alta	

Localização



Inspiração

Linha Turismo, Curitiba-PR.



Fonte: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/linha-turismo>



Tabela 12: Composição do custo unitário Mobilidade para o Turismo.

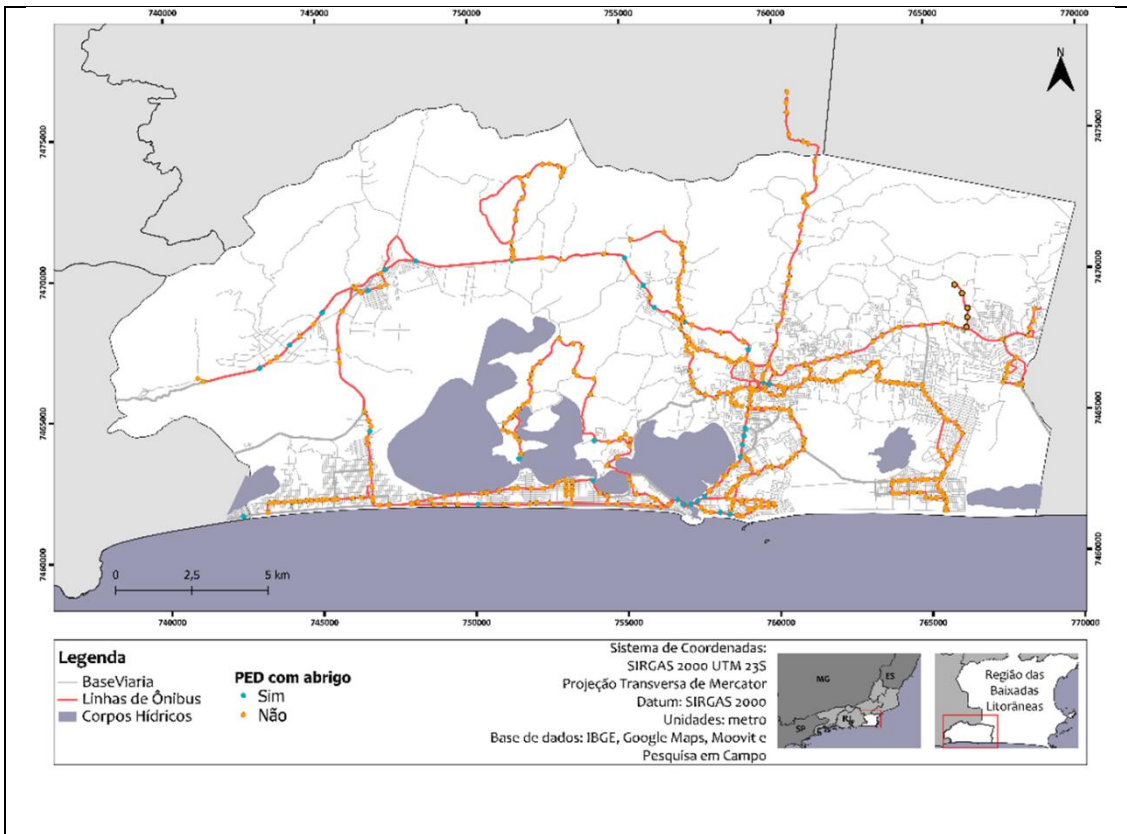
Custo	Composição	Custo por estudo
Ações	Adaptação dos ônibus para transporte de prancha/cadeira de praia; Integração Trilha TranSaquarema e Transporte Público - criação de linha / adequação itinerário. <i>(Custo a ser desembolsado pelo Operador do sistema de transporte público coletivo municipal de passageiros).</i>	R\$ 0,00
Regulamentação	Regulamentação dos veículos de Turismo (vans, serviços de turismo, excursões - CadasTur, cadastro de turismo do ministério do turismo).	R\$ 0,00
Estudo	Estudo para dimensionar a rede turística, incluindo o mapeamento, identificação e regulamentação dos pontos de embarque e desembarque dos veículos de turismo).	R\$ 350.000,00



Quadro 13: Ficha Projeto 13 – Ônibus Seguro

Ficha Projeto 13: Ônibus Seguro						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 4 - Educação de Qualidade, 5 - Igualdade de Gênero, 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico, 10 - Redução das Desigualdades, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis e 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes; especificamente, reduzir as reclamações dos usuários em relação aos motoristas do transporte público coletivo municipal de passageiros de Saquarema.					
Eixo	GE; TP					
Problema a ser resolvido	Reclamações e sugestões feitas nos seminários com participação popular.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Educação, Cultura, Inclusão, Ciência e Tecnologia (SMECICT); Secretaria Municipal de Comunicação Social (SMCS); Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social (SMDS); Secretária Municipal da Mulher (SMM); Guarda Civil; Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro; Empresas operadoras dos serviços de transporte público.					
Aspectos relevantes	Item IV do Art. 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Promover ações educativas; Promover a capacitação e reciclagem dos operadores do transporte público coletivo municipal de passageiros.	Promover ações educativas.		Promover ações educativas.		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 110.800,00	R\$ 166.200,00		R\$ 277.000,00		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; FUNSET-Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média		Alta	X
Localização						





Inspiração

Ônibus em Belo Horizonte cotam com sistema que permite ao motorista acionar o sistema em caso de suspeita de assédio.



Botão do pânico contra assédio em ônibus de BH causa detenção de 14 suspeitos em um ano | Minas Gerais | G1

Fonte: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2019/10/07/botao-do-panico-contra-assedio-em-onibus-de-bh-causa-detencao-de-14-suspeitos-em-um-ano.ghtml>

Campanha realizada pela Guarda Municipal de Belo Horizonte



Fonte:

<https://prefeitura.pbh.gov.br/seguranca/grupo-de-combate-importunacao-sexual-no-transporte-publico>



Tabela 13: Composição do custo unitário Ônibus Seguro.

Custo	Composição	Custo por campanha/ com capacitação
Campanha	<p>Promover ações educativas a serem realizadas com a sociedade em geral em que educadores do órgão municipal de mobilidade dialogam sobre condução segura, legislação de trânsito e ações na área de mobilidade urbana.</p> <p>Impressão de material: R\$ 3.000,00 Contratação de monitores: R\$ 43.200,00 (três monitores) Premiação para os concursos: R\$ 4.200,00 Bonificações para Despesas Indiretas - BDI: R\$ 5.000,00 Total: R\$ 55.400,00 (previsão de custo anual)</p>	R\$ 55.400,00.
Capacitação	<p>Promover ações educativas a serem realizadas com motoristas de ônibus e vans do transporte público nas garagens e nos principais corredores e terminais.</p> <p>Promover a capacitação e reciclagem dos operadores do transporte público coletivo municipal de passageiros. <i>(Custo a ser desembolsado pelo Operador do sistema de transporte público coletivo municipal de passageiros).</i></p>	R\$ 0,00

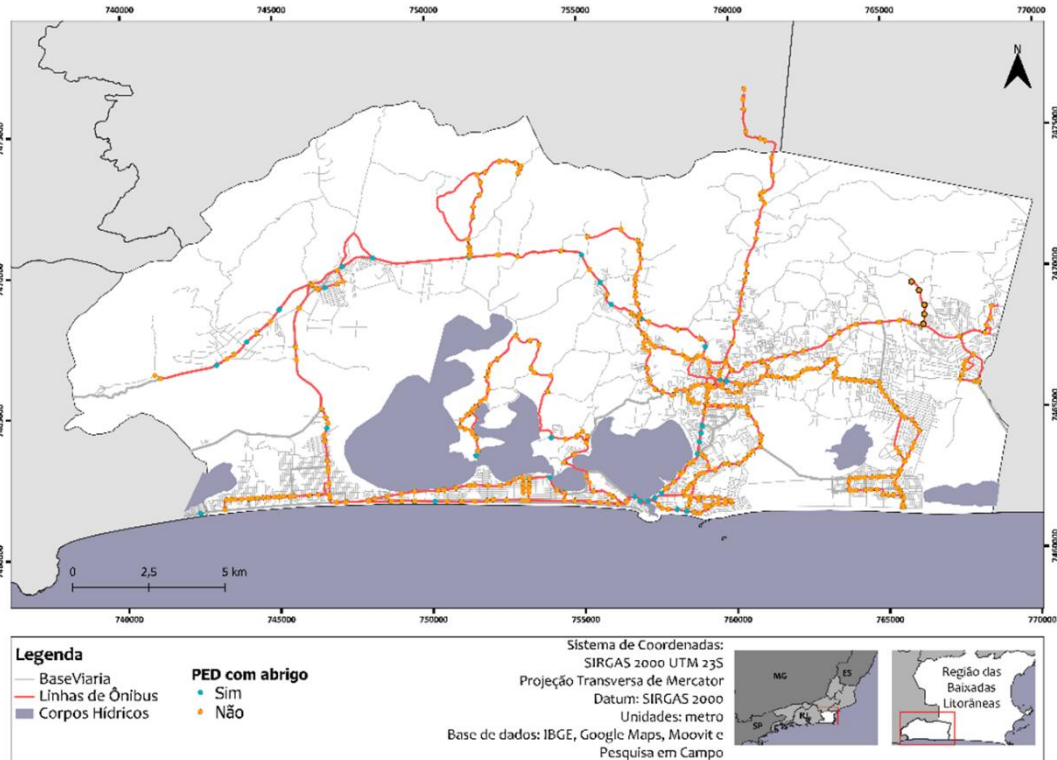


Quadro 14: Ficha Projeto 14 – Prevenção ao Assédio no Transporte Público

Ficha Projeto 14: Prevenção ao Assédio no Transporte Público						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 4 – Educação de Qualidade, 5 – Igualdade de Gênero, 8 – Trabalho Decente e Crescimento Econômico, 10 – Redução das Desigualdades, 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis e 16 – Paz, Justiça e Instituições Eficazes; especificamente, reduzir as reclamações dos usuários em relação aos motoristas do transporte público coletivo municipal de passageiros de Saquarema.					
Eixo	GE; TP					
Problema a ser resolvido	Importunação sofrida por usuários (principalmente mulheres) do transporte público.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Educação, Cultura, Inclusão, Ciência e Tecnologia (SMECICT); Secretaria Municipal de Comunicação Social (SMCS); Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social (SMDS); Secretária Municipal da Mulher (SMM); Guarda Civil; Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro; Empresas operadoras dos serviços de transporte público.					
Aspectos relevantes	Art. 233 do Código Penal: "Praticar ato obsceno em lugar público, ou aberto ou exposto ao público: Pena – detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano, ou multa." ou Importunação Ofensiva ao Pudor (art. 61 da Lei de Contravenções Penais: "Art. 61. Importunar alguém, em lugar público ou acessível ao público, de modo ofensivo ao pudor: Pena – multa".					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Desenvolver um aplicativo para receber as denúncias; Capacitar aos funcionários da empresa da Rio Lagos. Implantar de sistema com botão do pânico; Promover campanhas educativas.	Promover campanhas educativas.		Promover campanhas educativas.		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 110.800,00	R\$ 166.200,00		R\$ 277.000,00		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; FUNSET-Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X



Localização



Inspiração

Ônibus em Belo Horizonte contam com sistema que permite ao motorista acionar o sistema em caso de suspeita de assédio.



Botão do pânico contra assédio em ônibus de BH causa detenção de 14 suspeitos em um ano | Minas Gerais | G1

Fonte: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2019/10/07/botao-do-panico-contra-assedio-em-onibus-de-bh-causa-detencao-de-14-suspeitos-em-um-ano.ghtml>

Campanha realizada pela Guarda Municipal de Belo Horizonte



Fonte: <https://prefeitura.pbh.gov.br/seguranca/grupo-de-combate-importunacao-sexual-no-transporte-publico>



Tabela 14: Composição do custo unitário Prevenção ao Assédio no Transporte Público.

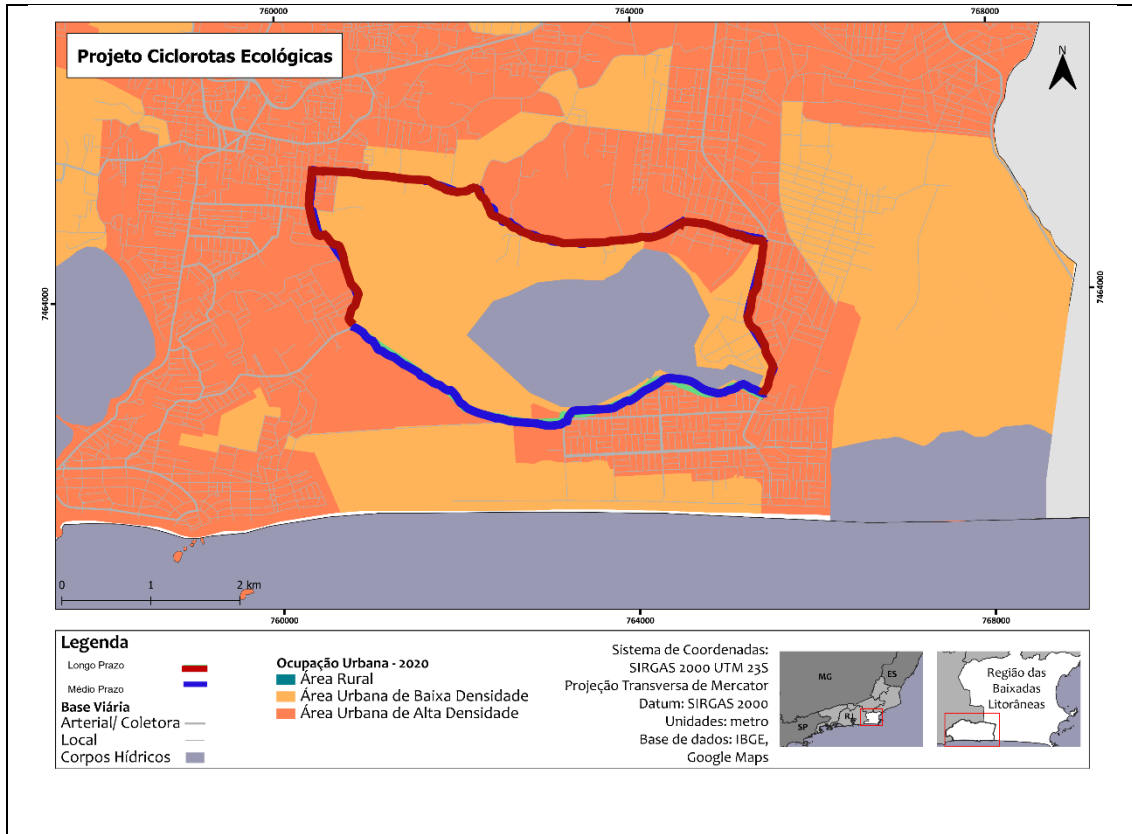
Custo	Composição	Custo unitário por ação
Botão Pânico	Implantar de sistema com botão do pânico a ser instalados nos ônibus, que quando acionado pelo motorista envia um aleta para a empresa e à Prefeitura (Órgão gestor municipal do sistema de mobilidade urbana). <i>(Custo a ser desembolsado pelo Operador do sistema de transporte público coletivo municipal de passageiros).</i>	R\$ 0,00.
Aplicativo	Selecionar a tecnologia que mais se adequa às características de Saquarema para rastrear denúncias de assédio e violência, atendendo às normas de privacidade dos dados de usuários (LGPD) e desenvolver um aplicativo para receber as denúncias. <i>(Custo a ser desembolsado pelo Operador do sistema de transporte público coletivo municipal de passageiros).</i>	R\$ 0,00.
Campanhas	Promover campanhas educativas Impressão de material: R\$ 3.000,00 Contratação de monitores: R\$ 43.200,00 (três monitores) Premiação para os concursos: R\$ 4.200,00 Bonificações para Despesas Indiretas - BDI: R\$ 5.000,00	R\$ 55.400,00
Capacitação	Promover a capacitação e reciclagem dos operadores do transporte público coletivo municipal de passageiros. <i>(Custo a ser desembolsado pelo Operador do sistema de transporte público coletivo municipal de passageiros).</i>	R\$ 0,00



Quadro 15: Ficha Projeto 15 - Projeto Ciclorotas Ecológicas

Ficha Projeto 15: Projeto Ciclorotas Ecológicas						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 3 - Saúde e Bem-Estar, 7 - Energia Limpa e Acessível, 10 - Redução das Desigualdades, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis e 13 - Ações Contra a Mudança Global do Clima; especificamente, implantar ciclovia no entorno da lagoa Jacarepá; integração à malha cicloviária do município para estimular a prática esportiva, bem como formas mais sustentáveis de deslocamentos, inclusive entre turistas.					
Eixo	CC					
Problema a ser resolvido	Baixo estímulo à saúde e ao turismo ecológico e maior integração do transporte cicloviários com outros modos.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretário Municipal de Esporte, Lazer e Turismo (SMELT); Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA).					
Aspectos relevantes	Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê em seu art. 1º que: a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano e objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte; e ainda no § 2º do Art. 24 da Lei 12.587 menciona que "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." O uso do transporte ativo traz vários benefícios para a cidade e para o usuário, com diminuição da poluição do ar, melhorias na saúde do usuário etc.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Estudo Ampliação Rotas Turísticas	Construção de 5,27km de ciclovia.		Construção de 9,68km de ciclovia.		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 350.000,00	R\$ 1.317.500,00		R\$ 2.425.000,00		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades - Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						





Inspiração

Ciclovía na lagoa da Pampulha em Belo Horizonte- MG



Fonte: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11447/ciclovía-na-orka-da-lagoa-da-pampulha-bh-sera-ampliada.html>



Tabela 15: Localização das Intervenções Projeto Ciclorotas Ecológicas.

Projeto Ciclorotas Ecológicas			
Via	Extensão (km)	Prazo	Intervenção
Av. Litorânea ¹	2,72	Médio	Implantação de Ciclovía
Av. Jacarepiá do Sul ²	2,55	Médio	Implantação de Ciclovía
Av. Nova Siqueira	2	Longo	Implantação de Ciclovía
Av. Palmital	0,95	Longo	Implantação de Ciclovía
Estrada do Comum	2,75	Longo	Implantação de Ciclovía
Estrada do Aterrado	1,88	Longo	Implantação de Ciclovía
Estrada da Raia e Francisco dos Santos	2,1	Longo	Implantação de Ciclovía

¹ A implantação de ciclovias no trecho que corresponde à Av. Jacarepiá do Sul já está contemplada no projeto “Ampliação, Integração e Articulação da Malha Ciclovária”, portanto, não foi contabilizado na soma final da carteira de projetos.

² A implantação de ciclovias no trecho que corresponde à Av. Litorânea já está contemplada no projeto “Ampliação, Integração e Articulação da Malha Ciclovária”, portanto, não foi contabilizado na soma final da carteira de projetos.



Tabela 16: Composição do custo unitário Projeto Ciclorotas Ecológicas.

Custo	Composição	Custo Unitário Por km/ Por Estudo
Ciclovía	Construção de via segregada (km): Separação com bloco de cimento ou tachão; pintura faixa; sinalização horizontal e vertical.	R\$ 250.000,00
Estudo	Contratação de um estudo para detalhamento da proposta e identificação de novas ciclorotas em outras lagoas do município.	R\$ 350.000,00



Quadro 16: Ficha Projeto 16 – Projeto de circulação viária nas centralidades

Ficha Projeto 16: Projeto de circulação viária nas centralidades						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, desenvolver projetos de circulação viária em centralidades estratégicas no município, estruturando o desenvolvimento urbano, ampliando acessibilidade e mobilidade e promovendo a descentralização.					
Eixo	SV; EU; PC; CC; TP; LU					
Problema a ser resolvido	Congestionamentos; falta de prioridade à pedestres, ciclistas e transporte público; falta de regulamentação para carga e descarga, estacionamento.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU); Empresas situadas no município de Saquarema, estratificadas por setor econômico e porte (pequena, média ou grande empresa): Comerciantes (supermercados, lojas atacado e varejo, empresas de mudanças, serviços). Serviços públicos: Correios, reciclagem, limpeza.					
Aspectos relevantes	Reorientação do tráfego local dando prioridade à circulação de transporte público e não motorizado em áreas centrais e criação de rotas prioritárias para o transporte de carga; Redução dos custos da logística de transportes e dos impactos no meio ambiente.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Estudo de tráfego nas centralidades: Bacaxá, Saquarema, Jaconé e Sampaio Correia; Projeto de Circulação Viária.					
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 2.500.000,00					
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X
Localização						



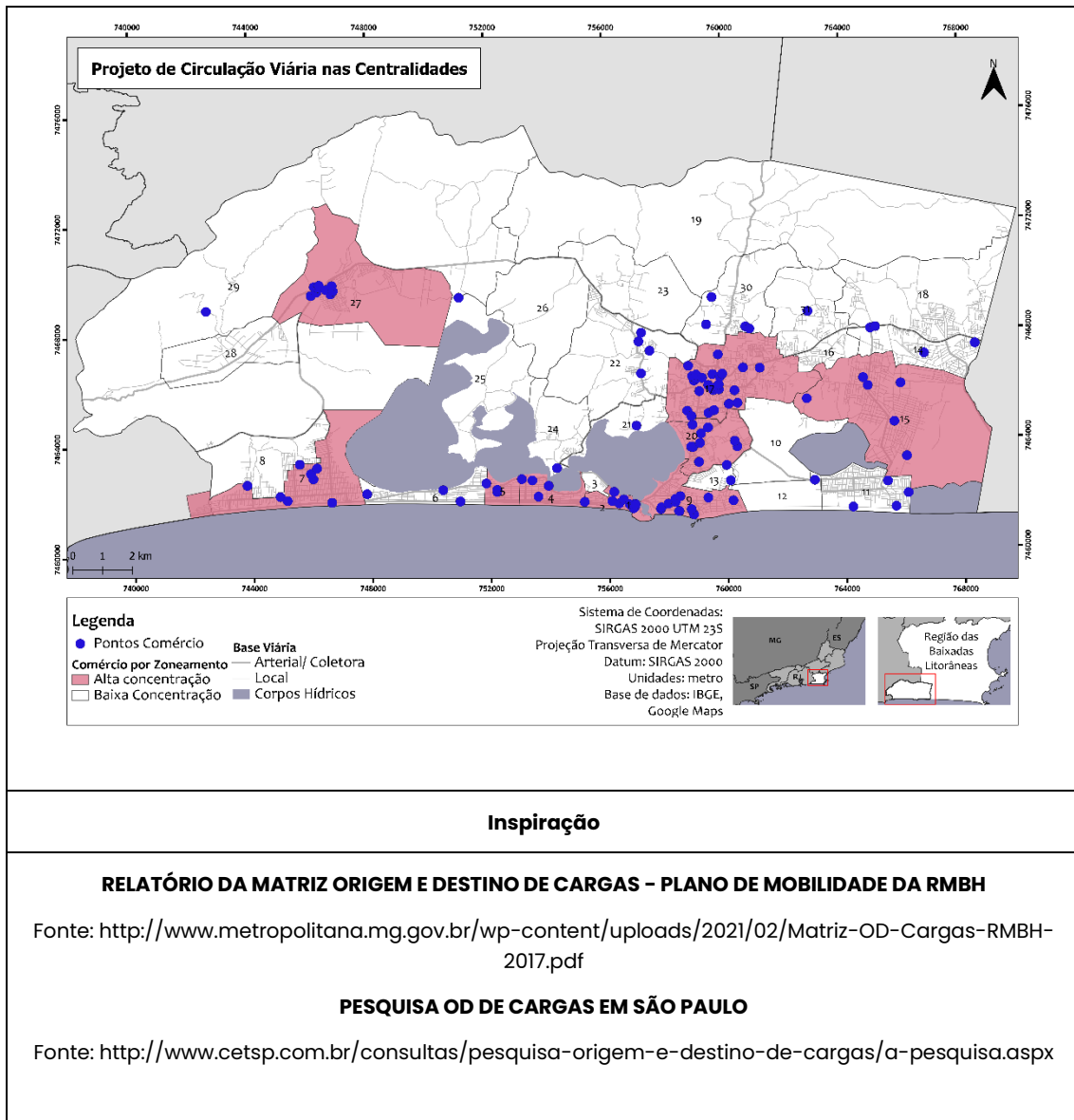


Tabela 17: Composição do custo unitário Projeto de circulação viária nas centralidades.

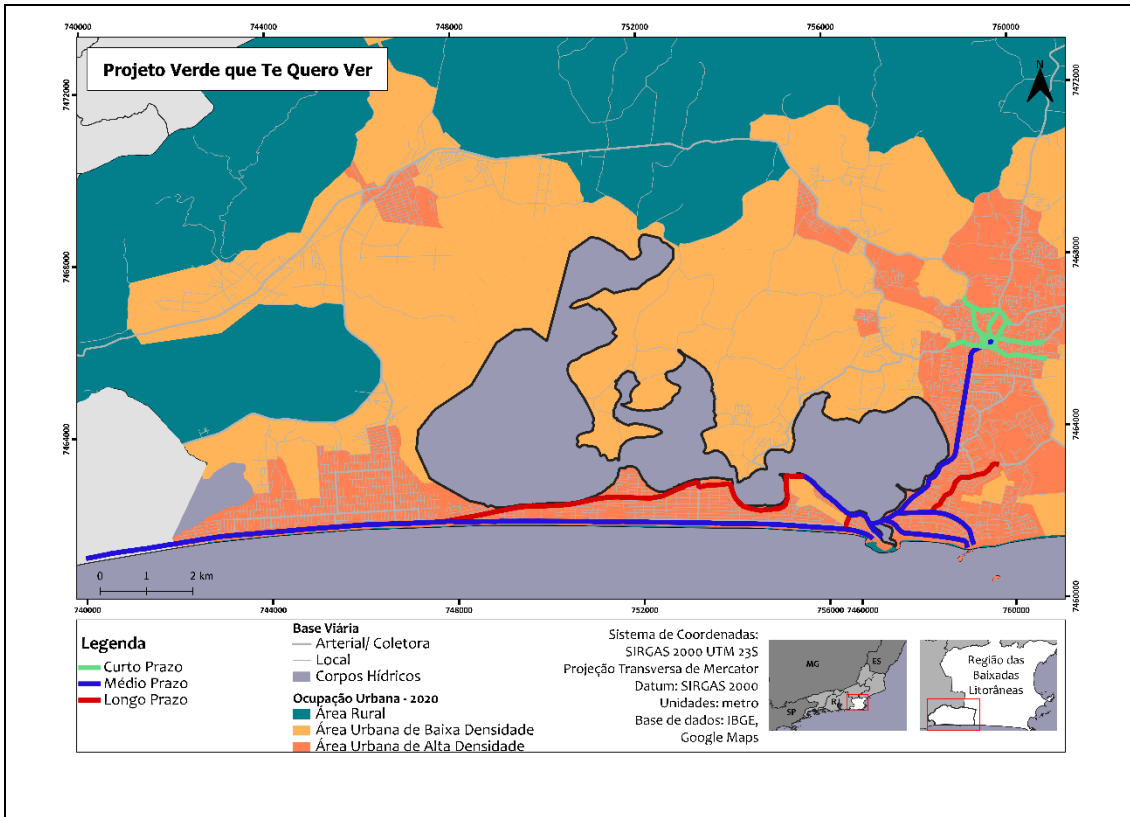
Custo	Composição	Custo por estudo
Estudo	Contratação de um estudo de tráfego nas centralidades: Bacaxá, Saquarema, Jacané e Sampaio Correia.	R\$ 1.500.000,00
Estudo	Projeto de Circulação Viária nas Centralidades	R\$ 1.000.000,00



Quadro 17: Ficha Projeto 17 – Verde que Te Quero Ver

Ficha Projeto 17: Verde que Te Quero Ver						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis e 13 – Ações Contra a Mudança Global do Clima; especificamente, proporcionar calçadas mais atrativas e confortáveis por meio de arborização, visando maior conforto térmico, incentivando as pessoas a caminharem.					
Eixo	PC					
Problema a ser resolvido	Ausência de arborização, em especial nos principais corredores, reduzindo a qualidade e o conforto de pedestres.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA).					
Aspectos relevantes	A arborização em áreas urbanas traz vários benefícios, como: diminuição de ruído, conforto ambiental, melhorias na qualidade do ar, etc.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Plantio de mudas ao longo de 6,5km de extensão de extensão de vi; Promoção de campanha.	Plantio de mudas ao longo de 31,16km de extensão de via.		Plantio de mudas ao longo de 11,66km de extensão de via.		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 120.400,00	R\$ 311.600,00		R\$ 116.600,00		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem – Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						





Inspiração

Projeto Floresta Urbana em Mogi das Cruzes-SP



Fonte: <https://www.mogidascruzes.sp.gov.br/pagina/ouvidoria-geral/noticia/em-parceria-com-a-umc-secretaria-do-verde-faz-plantio-de-mudas-no-centro-civico>



Tabela 18: Localização das Intervenções Verde que Te Quero Ver.

Verde que Te Quero Ver			
Via	Extensão (km)	Prazo	Intervenção
José de Amorim	0,29	Curto	Plantio de mudas de árvores
José de Souza	0,22	Curto	Plantio de mudas de árvores
Beatriz amaral pereira	1,41	Curto	Plantio de mudas de árvores
Sagisfredo Bravo	0,26	Curto	Plantio de mudas de árvores
Latino Melo	1,92	Curto	Plantio de mudas de árvores
Regociano Oliveira	0,64	Curto	Plantio de mudas de árvores
Francisco Fonseca	0,42	Curto	Plantio de mudas de árvores
Alfredo Menezes	1,34	Curto	Plantio de mudas de árvores
Praia jaconé, boqueirão e vila	17	Médio	Plantio de mudas de árvores
Barão de Saquarema	2,5	Médio	Plantio de mudas de árvores
Av Saquarema	5,58	Médio	Plantio de mudas de árvores
Av oceânica	1,98	Médio	Plantio de mudas de árvores
Vila Mar	1,97	Médio	Plantio de mudas de árvores
Cap Nunes	0,72	Médio	Plantio de mudas de árvores
Pereira	1,41	Médio	Plantio de mudas de árvores
Av. Litorânea	6,4	Longo	Plantio de mudas de árvores
São Gonçalo	2,6	Longo	Plantio de mudas de árvores
Leigos	1,97	Longo	Plantio de mudas de árvores
Av. Beira Mar	0,69	Longo	Plantio de mudas de árvores



Tabela 19: Composição do custo unitário Verde que Te Quero Ver.

Custo	Composição	Custo por km/ por campanha
Plantio de Mudas	Arborização das calçadas como forma de conforto e controle térmico; escolha de espécies nativas que permitam a fácil desenvolvimento Plantio uma de muda de árvore a cada 100 metros de via.	R\$ 10.000,00
Campanha	Promoção de campanha com: orientação da população quanto aos cuidados dos arbóreos e criação de uma cartilha para orientação da população quanto aos cuidados e plantio de uma árvore na calçada Impressão de material: R\$ 3.000,00 Contratação de monitores: R\$ 43.200,00 (três monitores) Premiação para os concursos: R\$ 4.200,00 Bonificações para Despesas Indiretas - BDI: R\$ 5.000,00	R\$ 55.400,00

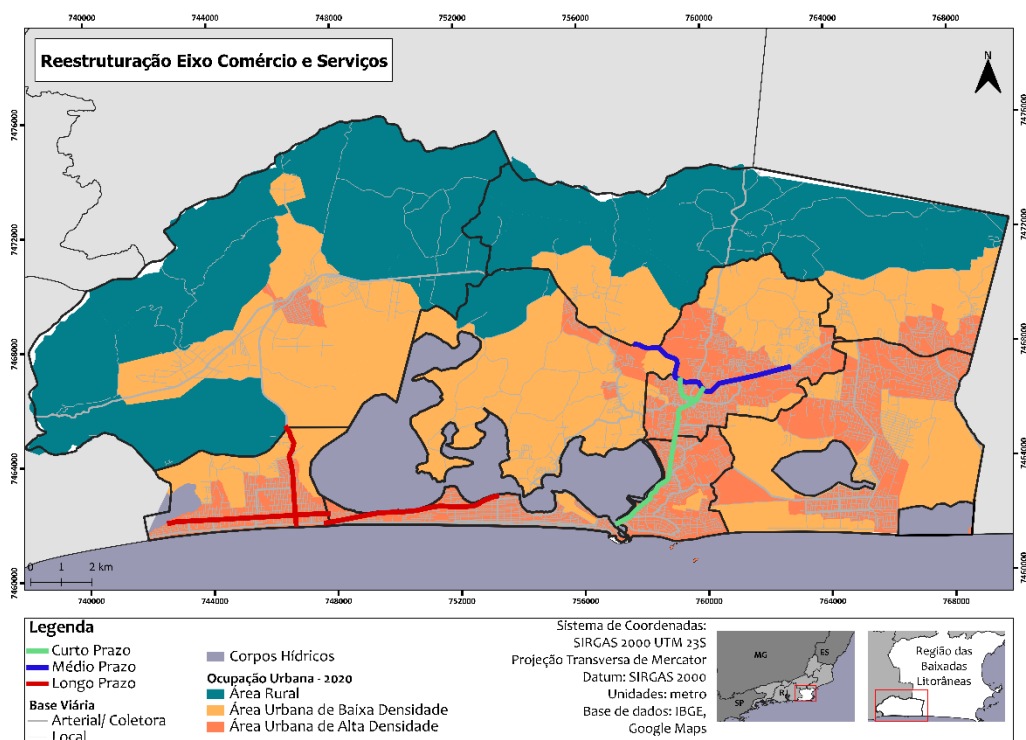


Quadro 18: Ficha Projeto 18 – Reestruturação Eixo Comércio e Serviços

Ficha Projeto 18: Reestruturação Eixo Comércio e Serviços						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial a 10 – Redução das Desigualdades e 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, proporcionar melhorias na mobilidade e acessibilidade para os usuários nas vias que compõem o eixo de comércio e serviços, em especial aqueles na centralidade de Bacaxá e Avenida Saquarema, garantindo conforto e mobilidade para os usuários, identificar conflitos e propor soluções mitigadoras.					
Eixo	SV; EU; PC; CC; TP					
Problema a ser resolvido	Diagnóstico vias arteriais, Avenida Saquarema.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU).					
Aspectos relevantes	Lei Complementar nº 71 de 08 de dezembro de 2021 – Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável. De acordo com a Lei 2405 de 06/2023: Eixo da Av. Amaral Peixoto Trecho Bacaxá; Eixo da Av. Saquarema Trecho Porto da Roça I; Eixo da Av. Saquarema Trecho Porto da Roça II; Eixo da Av. Saquarema Trecho Porto Novo; Eixo Bacaxá; Eixo Rua Professor Francisco Fonseca; Eixo da Latino Melo Sul; Eixo da Av. Litorânea; Eixo da Rua 13; Eixo da Rua 96. De acordo com diagnóstico, os eixos Eixo da Av. Saquarema Trecho Porto da Roça I; Eixo da Av. Saquarema Trecho Porto da Roça II; Eixo da Av. Saquarema Trecho Porto Novo.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Contratação de projeto que contemple as vias do Eixos de Comércio e Serviço indicados no Plano Diretor de Saquarema. Executar as obras de reestruturação em 6,8km de via.	Executar as obras de reestruturação em 6,19km de via.		Executar as obras de reestruturação em 14,26km de via.		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 75.133.461,56	R\$ 67.665.312,80		R\$ 155.881.641,44		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem – Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X



Localização



Inspiração

Cidade referência em desenvolvimento sustentável, Curitiba - PR



Fonte: <https://www.sedest.pr.gov.br/Noticia/Parana-tem-33-municipios-entre-os-melhores-em-ranking-de-desenvolvimento-sustentavel>



Tabela 20: Localização das Intervenções Reestruturação Eixo Comércio e Serviços.

Reestruturação Eixo Comércio e Serviços			
Via	Extensão (km)	Prazo	Intervenção
Eixo Bacaxá	1,00	Curto	Reestruturação viária
Rua Professor Francisco Fonseca	0,43	Curto	Reestruturação viária
Av. Saquarema Trecho Porto da Roça 2	1,55	Curto	Reestruturação viária
Av. Saquarema Trecho Porto Da Roça 1	1,53	Curto	Reestruturação viária
Av. Saquarema Trecho Porto Novo	2,29	Curto	Reestruturação viária
Eixo Latino Melo Sul	3,19	Médio	Reestruturação viária
Av. Amaral Peixoto Trecho Bacaxá	3,00	Médio	Reestruturação viária
Rua Noventa e Seis	3,46	Longo	Reestruturação viária
Rua 13	5,14	Longo	Reestruturação viária
Avenida Litorânea	5,66	Longo	Reestruturação viária



Tabela 21: Composição do custo unitário Reestruturação Eixo Comércio e Serviços.

Custo	Composição	Custo por km/ por projeto
Projeto	Contratar projeto de Reestruturação considerando a segurança viária, acessibilidade e mobilidade do transporte público e não motorizado, das vias que compõem o Eixo de Comércio e Serviços indicado no Plano Diretor de Saquarema, que englobe: levantamento dos terrenos para estacionamento público rotativo ao longo e estudo de impacto ao comércio devido à reestruturação dessas vias.	R\$ 800.000,00
Reestruturação viária	Executar as obras de reestruturação viária que priorize a segurança viária, acessibilidade e mobilidade do transporte público e não motorizado. Além de considerar os dispositivos de drenagem.	R\$ 10.931.391,41

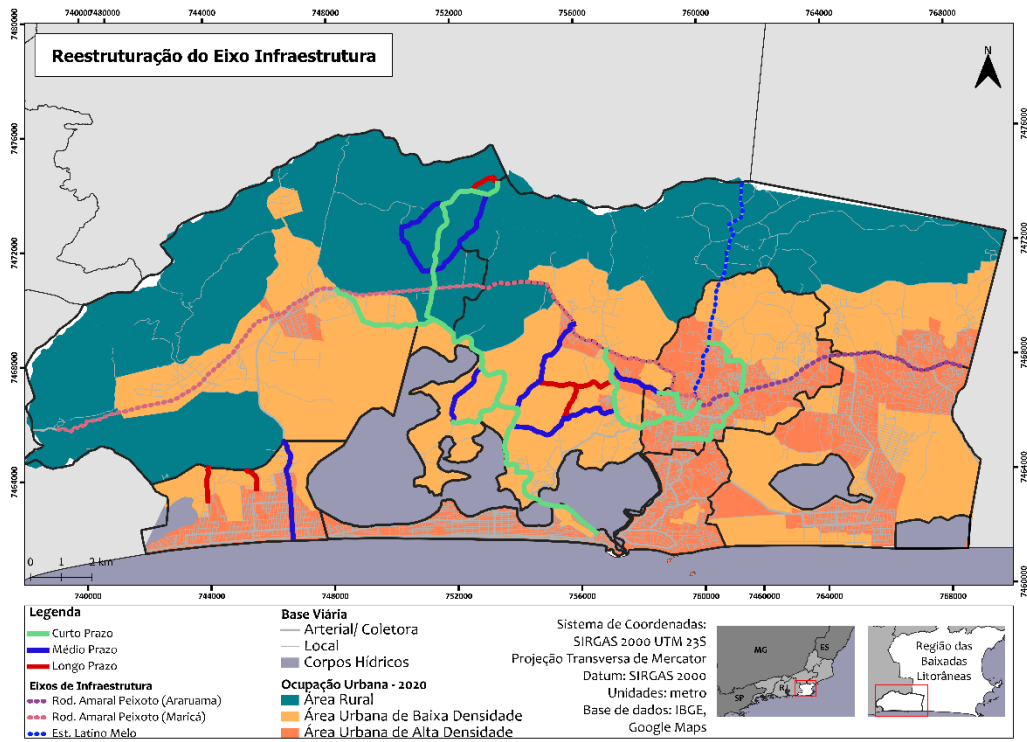


Quadro 19: Ficha Projeto 19 – Reestruturação do Eixo Infraestrutura

Ficha Projeto 19: Reestruturação do Eixo Infraestrutura						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 3 - Saúde e Bem-Estar e 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, melhorar a infraestrutura viária nas vias pertencentes ao Eixo Infraestrutura, dando especial atenção à segurança viária e acessos. Interseções com outras vias municipais e/ou estaduais que dão acesso às áreas urbanas do município. Orientar a infraestrutura de forma a melhorar sua articulação com o Polo Industrial de Sampaio Corrêa.					
Eixo	SV; EU; PC; CC; TP					
Problema a ser resolvido	Melhorias no acesso às regiões turísticas do município; integração modal; segurança viária.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU); Secretário Municipal de Esporte, Lazer e Turismo (SMELT); Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA).					
Aspectos relevantes	Lei Complementar nº 71 de 08 de dezembro de 2021 – Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável. Concorrência Pública Nº 012/2022					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Projeto que contemple as vias do Eixos de Infraestrutura indicados no Plano Diretor de Saquarema. Disciplinar o acesso de veículos de carga na área urbana. Executar 35,43 km de obras de reestruturação.	Executar 22,55 km de obras de reestruturação.		Executar 6,97 km de obras de reestruturação.		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 388.099.197	R\$ 246.502.876,20		R\$ 76.191.798,10		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X



Localização



Inspiração

Imagem Notícia Portal da Prefeitura

EMDEC define novas regras para a circulação de transporte de cargas Campinas - SP



Fonte: <https://portal.campinas.sp.gov.br/noticia/17265>



Tabela 22: Localização das Intervenções Reestruturação do Eixo Infraestrutura.

Reestruturação dos Eixos de Infraestrutura			
Via	Extensão (km)	Prazo	Intervenção
Amaral Peixoto Araruama ³	Eixos de Infraestrutura		Reestruturação viária
Amaral Peixoto Maricá ⁴	Eixos de Infraestrutura		Reestruturação viária
Estrada Latino Melo ⁵	Eixos de Infraestrutura		Reestruturação viária
Avenida Saquarema	0,81	Curto	Reestruturação viária
Estrada Latino Melo	1	Curto	Reestruturação viária
Rua Adilson Oliveira	0,69	Curto	Reestruturação viária
Rua Capitão Nunes	4,34	Curto	Reestruturação viária
Rua Coronel João Catarino	4	Curto	Reestruturação viária
Avenida José Estima Filho	2,68	Curto	Reestruturação viária
Dr. João Rosa	2,48	Curto	Reestruturação viária
Ligação Rodoviária Amaral Peixoto x Via Lagos	3,26	Curto	Reestruturação viária
Estrada do Rio Mole	5,38	Curto	Reestruturação viária
Estrada Aleixo Machado	2,1	Curto	Reestruturação viária
Rua Jundiá	4,15	Curto	Reestruturação viária
Estrada Madressilva	0,66	Curto	Reestruturação viária
Estrada Municipal	3,88	Curto	Reestruturação viária
Rua Eduardo Galaxe	3,78	Médio	Reestruturação viária
Rua dos Passageiros	1,91	Médio	Reestruturação viária
Rua Alfredo Cardoso	1,96	Médio	Reestruturação viária
Rua Joaquim Alexandrino	0,32	Médio	Reestruturação viária
Estrada Mato das Cancas	1,71	Médio	Reestruturação viária
Rua Noventa e Seis Acesso Avenida Beira Mar	3,45	Médio	Reestruturação viária
Estrada de Acesso Alternativo 1	3,43	Médio	Reestruturação viária
Estrada Brilhantino Cordeiro Jesus	2,1	Médio	Reestruturação viária
Estrada Aleixo Machado - 2	2,23	Médio	Reestruturação viária
Estrada Francisco José Pinheiro	1,66	Médio	Reestruturação viária
Rua Antônio Melo Cabral	2,57	Longo	Reestruturação viária
Rua Joaquim Alexandrino	1,26	Longo	Reestruturação viária
Acesso a RJ - 118 Via Jaconé - 2	1,19	Longo	Reestruturação viária
Acesso a RJ - 118 Via Jaconé - 1	0,8	Longo	Reestruturação viária
Tv. Marcos Ferreira Porto	1,15	Longo	Reestruturação viária

³ Esta via é uma Rodovia Estadual e sua intervenção é de responsabilidade do Governo do Estado do Rio de Janeiro.

⁴ Idem.

⁵ Idem.



Tabela 23: Composição do custo unitário Reestruturação do Eixo Infraestrutura.

Custo	Composição	Custo por km/ por projeto
Projeto	Projeto de reestruturação, com o foco na segurança viária e compartilhamento da via, em especial entre transporte de mercadorias, transporte público e veículos de passeio. O projeto deve conter: projeto viário nas interseções com vias que dão acesso às áreas urbanas e estudar o impacto das atividades em torno às vias devido à sua reestruturação.	R\$ 800.000,00
Ação	Disciplinar o acesso de veículos de carga na área urbana. <i>Ação interna que compete ao órgão gestor.</i>	R\$ 0,00
Reestruturação viária	Executar as obras de reestruturação viária que priorize a segurança viária, acessibilidade e mobilidade do transporte público e não motorizado. Além de considerar os dispositivos de drenagem.	R\$ 10.931.391,41

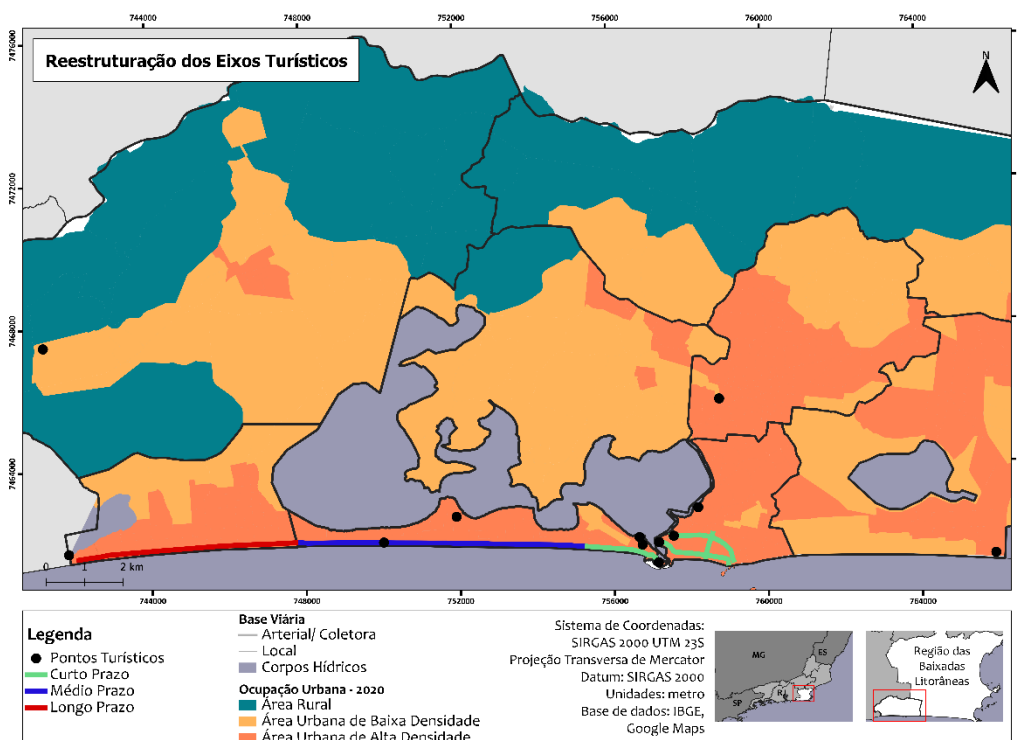


Quadro 20: Ficha Projeto 20 – Reestruturação dos Eixos Turísticos

Ficha Projeto 20: Reestruturação dos Eixos Turísticos						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 7 – Energia Limpa e Acessível, 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis e 13 – Ação Contra a Mudança Global do Clima; Especificamente, proporcionar melhorias na infraestrutura viária, ampliando a mobilidade e acessibilidade para os usuários nas vias que compõem os eixos turísticos, em especial aqueles nos corredores das avenidas Oceânica Litorânea, garantindo conforto e mobilidade para os usuários e maior acessibilidade e mobilidade aos locais turísticos do município.					
Eixo	SV; EU; PC; CC; TP					
Problema a ser resolvido	Melhorias no acesso às regiões turísticas do município; integração modal; segurança viária.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU); Secretário Municipal de Esporte, Lazer e Turismo (SMELT); Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA).					
Aspectos relevantes	Lei Complementar nº 71 de 08 de dezembro de 2021 – Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável. Concorrência Pública Nº 012/2022 De acordo com a Lei 2405 de 06/2023: Eixo da Rua Oceânica; Eixo da Rua dos Robalos; Eixo da Av. Vilamar, Eixo da Praia da Vila, Gravatá, Boqueirão e Barra Nova; Eixo da Praia de Jaconé. De acordo com diagnóstico, o Eixo da Rua Oceânica.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Contratação de projeto que contemple as vias do Eixo de Turismo indicados no Plano Diretor de Saquarema. Executar as obras de reestruturação em 6,64km de via.	Executar as obras de reestruturação em 7,57km de via.		Executar as obras de reestruturação em 9,00km de via.		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 73.584.438,93	R\$ 82.750.632,94		R\$ 98.382.522,65		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X



Localização



Inspiração

Revitalização da Orla de Matinhos-PR



Fonte: <https://www.tribunapr.com.br/noticias/parana/haiti-ou-miami-parana-amplia-prazo-para-entrega-de-propostas-para-revitalizacao-da-orla-de-matinhos/>



Tabela 24: Localização das Intervenções Reestruturação dos Eixos Turísticos.

Reestruturação dos Eixos Turísticos			
Via	Extensão (km)	Prazo	Intervenção
Avenida Oceânica	2,00	Curto	Reestruturação viária
Praia da Vila	1,12	Curto	Reestruturação viária
Rua dos Robalos	0,67	Curto	Reestruturação viária
Avenida Vila Mar	1,97	Curto	Reestruturação viária
Eixo Gravatá	0,88	Curto	Reestruturação viária
Eixo Barra Nova	4,37	Médio	Reestruturação viária
Eixo Boqueirão	3,20	Médio	Reestruturação viária
Praia de Jaconé	9,00	Longo	Reestruturação viária



Tabela 25: Composição do custo unitário Reestruturação dos Eixos Turísticos.

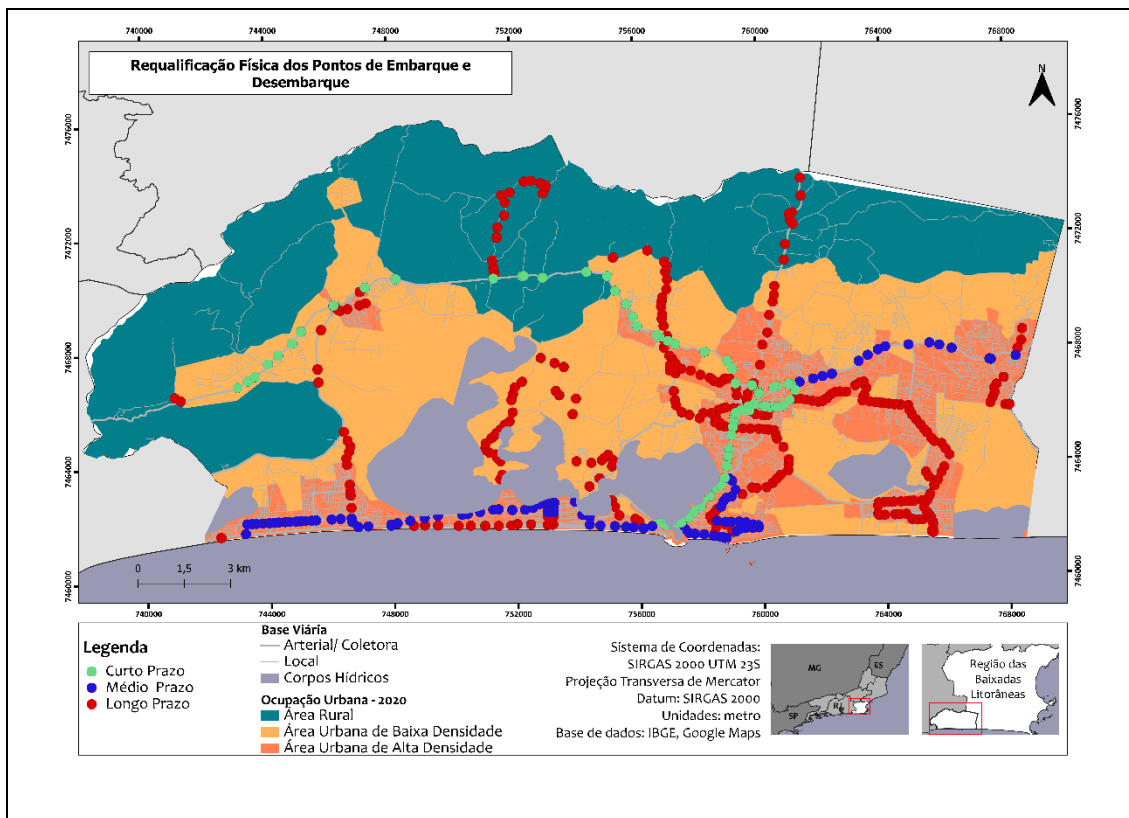
Custo	Composição	Custo por km/ por projeto
Projeto	Elaborar o projeto de reestruturação, com o foco na segurança viária e compartilhamento da via, em especial entre transporte de mercadorias, transporte público e veículos de passeio. O projeto deve conter: projeto viário nas interseções com vias que dão acesso às áreas urbanas e estudar o impacto das atividades em torno às vias devido à sua reestruturação;	R\$ 800.000,00
Reestruturação viária	Executar as obras de reestruturação viária que priorize a segurança viária, acessibilidade e mobilidade do transporte público e não motorizado. Além de considerar os dispositivos de drenagem.	R\$ 10.931.391,41



Quadro 21: Ficha Projeto 21 – Requalificação física dos pontos de embarque e desembarque

Ficha Projeto 21: Requalificação física dos pontos de embarque e desembarque						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial a 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, ampliar a acessibilidade ao serviço de transporte coletivo através de melhorias na infraestrutura.					
Eixo	TP					
Problema a ser resolvido	Falta de sinalização adequada nos pontos de embarque e desembarque (PED), dificuldade no acesso ao transporte coletivo, carência de informações relacionadas à oferta do serviço de transporte público coletivo de passageiros para o usuário.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Operadores do serviço de transporte público.					
Aspectos relevantes	O acesso ao transporte é um direito social, conforme prevê o Art. VI da Constituição Federal brasileira. Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Leis Nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Instalação de Pontos de Embarque e Desembarque de Passageiros -PEDs com abrigo (107 unidades).	Instalação de Pontos de Embarque e Desembarque de Passageiros -PEDs com abrigo (171 unidades).		Instalação de Pontos de Embarque e Desembarque de Passageiros -PEDs sem abrigo (488 unidades).		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 899.000,00	R\$ 1.197.000,00		R\$ 122.000,00		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X
Localização						





Inspiração

Ponto de Embarque e Desembarque, Caxias do Sul-RS.



Fonte: <https://www.thecityfixbrasil.org/2017/04/17/paradas-e-estacoes-diferenciadas-melhoram-a-experiencia-dos-usuarios-de-transporte-coletivo/>



Tabela 26: Localização das Intervenções Requalificação física dos pontos de embarque e desembarque ⁶.

Caminhos Rurais				
PED	Latitude	Longitude	Prazo	Intervenção
1	-22.887996	-42.460806	Curto	Instalação de PED com abrigo
2	-22.887298	-42.456194	Curto	Instalação de PED com abrigo
3	-22.892191	-42.456599	Curto	Instalação de PED com abrigo
4	-22.894175	-42.458571	Curto	Instalação de PED com abrigo
5	-22.894580	-42.460767	Curto	Instalação de PED com abrigo
6	-22.894620	-42.462958	Curto	Instalação de PED com abrigo
7	-22.893588	-42.467849	Curto	Instalação de PED com abrigo
8	-22.894311	-42.469611	Curto	Instalação de PED com abrigo
9	-22.895507	-42.471941	Curto	Instalação de PED com abrigo
10	-22.897583	-42.474135	Curto	Instalação de PED com abrigo
11	-22.899045	-42.474201	Curto	Instalação de PED com abrigo
12	-22.900902	-42.474539	Curto	Instalação de PED com abrigo
13	-22.903467	-42.474971	Curto	Instalação de PED com abrigo
14	-22.907815	-42.475712	Curto	Instalação de PED com abrigo
15	-22.910289	-42.476080	Curto	Instalação de PED com abrigo
16	-22.913104	-42.476532	Curto	Instalação de PED com abrigo
17	-22.916907	-42.477135	Curto	Instalação de PED com abrigo
18	-22.920059	-42.479869	Curto	Instalação de PED com abrigo
19	-22.922610	-42.481753	Curto	Instalação de PED com abrigo
20	-22.923186	-42.482728	Curto	Instalação de PED com abrigo
21	-22.925854	-42.484723	Curto	Instalação de PED com abrigo
22	-22.928023	-42.487290	Curto	Instalação de PED com abrigo
23	-22.929573	-42.488709	Curto	Instalação de PED com abrigo
24	-22.931024	-42.490850	Curto	Instalação de PED com abrigo
25	-22.931997	-42.495529	Curto	Instalação de PED com abrigo
26	-22.930610	-42.497382	Curto	Instalação de PED com abrigo
27	-22.930610	-42.497343	Curto	Instalação de PED com abrigo
28	-22.931997	-42.495529	Curto	Instalação de PED com abrigo
29	-22.932129	-42.493008	Curto	Instalação de PED com abrigo
30	-22.887605	-42.468516	Curto	Instalação de PED com abrigo
31	-22.887068	-42.473752	Curto	Instalação de PED com abrigo
32	-22.882547	-42.474689	Curto	Instalação de PED com abrigo
33	-22.880012	-42.476294	Curto	Instalação de PED com abrigo
34	-22.877064	-42.483481	Curto	Instalação de PED com abrigo

⁶ Ressalta-se que alguns dos PEDs já existem abrigo, porém serão todos padronizados.



35	-22.874647	-42.492816	Curto	Instalação de PED com abrigo
36	-22.873616	-42.495116	Curto	Instalação de PED com abrigo
37	-22.872370	-42.497702	Curto	Instalação de PED com abrigo
38	-22.868960	-42.504852	Curto	Instalação de PED com abrigo
39	-22.865973	-42.506212	Curto	Instalação de PED com abrigo
40	-22.861994	-42.508300	Curto	Instalação de PED com abrigo
41	-22.857857	-42.511786	Curto	Instalação de PED com abrigo
42	-22.853176	-42.514379	Curto	Instalação de PED com abrigo
43	-22.851845	-42.520900	Curto	Instalação de PED com abrigo
44	-22.853690	-42.534745	Curto	Instalação de PED com abrigo
45	-22.853967	-42.550373	Curto	Instalação de PED com abrigo
46	-22.854147	-42.581239	Curto	Instalação de PED com abrigo
47	-22.856897	-42.591010	Curto	Instalação de PED com abrigo
48	-22.862513	-42.600910	Curto	Instalação de PED com abrigo
49	-22.870735	-42.611133	Curto	Instalação de PED com abrigo
50	-22.885100	-42.625658	Curto	Instalação de PED com abrigo
51	-22.886508	-42.627923	Curto	Instalação de PED com abrigo
52	-22.874487	-42.613975	Curto	Instalação de PED com abrigo
53	-22.886478	-42.627875	Curto	Instalação de PED com abrigo
54	-22.885087	-42.625638	Curto	Instalação de PED com abrigo
55	-22.881121	-42.621606	Curto	Instalação de PED com abrigo
56	-22.878373	-42.618410	Curto	Instalação de PED com abrigo
57	-22.870804	-42.611185	Curto	Instalação de PED com abrigo
58	-22.862506	-42.600886	Curto	Instalação de PED com abrigo
59	-22.856883	-42.590982	Curto	Instalação de PED com abrigo
60	-22.854158	-42.581193	Curto	Instalação de PED com abrigo
61	-22.853965	-42.550343	Curto	Instalação de PED com abrigo
62	-22.853137	-42.541268	Curto	Instalação de PED com abrigo
63	-22.853689	-42.534747	Curto	Instalação de PED com abrigo
64	-22.851846	-42.520890	Curto	Instalação de PED com abrigo
65	-22.853149	-42.514389	Curto	Instalação de PED com abrigo
66	-22.857862	-42.511782	Curto	Instalação de PED com abrigo
67	-22.861960	-42.508329	Curto	Instalação de PED com abrigo
68	-22.865973	-42.506212	Curto	Instalação de PED com abrigo
69	-22.868951	-42.504867	Curto	Instalação de PED com abrigo
70	-22.872356	-42.497722	Curto	Instalação de PED com abrigo
71	-22.873612	-42.495125	Curto	Instalação de PED com abrigo
72	-22.874639	-42.492834	Curto	Instalação de PED com abrigo
73	-22.877066	-42.483505	Curto	Instalação de PED com abrigo



74	-22.879996	-42.476340	Curto	Instalação de PED com abrigo
75	-22.882523	-42.474683	Curto	Instalação de PED com abrigo
76	-22.887053	-42.473780	Curto	Instalação de PED com abrigo
77	-22.895521	-42.471974	Curto	Instalação de PED com abrigo
78	-22.899045	-42.474201	Curto	Instalação de PED com abrigo
79	-22.907928	-42.475734	Curto	Instalação de PED com abrigo
80	-22.910206	-42.476073	Curto	Instalação de PED com abrigo
81	-22.913107	-42.476532	Curto	Instalação de PED com abrigo
82	-22.916921	-42.477138	Curto	Instalação de PED com abrigo
83	-22.919277	-42.478484	Curto	Instalação de PED com abrigo
84	-22.922663	-42.481806	Curto	Instalação de PED com abrigo
85	-22.925839	-42.484702	Curto	Instalação de PED com abrigo
86	-22.927554	-42.486840	Curto	Instalação de PED com abrigo
87	-22.929607	-42.488739	Curto	Instalação de PED com abrigo
88	-22.930999	-42.490800	Curto	Instalação de PED com abrigo
89	-22.887226	-42.456847	Curto	Instalação de PED com abrigo
90	-22.889954	-42.466284	Curto	Instalação de PED com abrigo
91	-22.871724	-42.498554	Curto	Instalação de PED com abrigo
92	-22.853100	-42.540728	Curto	Instalação de PED com abrigo
93	-22.878370	-42.618407	Curto	Instalação de PED com abrigo
94	-22.881144	-42.621630	Curto	Instalação de PED com abrigo
95	-22.888490	-42.631205	Curto	Instalação de PED com abrigo
96	-22.888488	-42.631202	Curto	Instalação de PED com abrigo
97	-22.887712	-42.468492	Curto	Instalação de PED com abrigo
98	-22.890178	-42.466363	Curto	Instalação de PED com abrigo
99	-22.888356	-42.461666	Curto	Instalação de PED com abrigo
100	-22.887230	-42.456860	Curto	Instalação de PED com abrigo
101	-22.889122	-42.454771	Curto	Instalação de PED com abrigo
102	-22.894234	-42.464867	Curto	Instalação de PED com abrigo
103	-22.896429	-42.473704	Curto	Instalação de PED com abrigo
104	-22.900857	-42.474530	Curto	Instalação de PED com abrigo
105	-22.903473	-42.474972	Curto	Instalação de PED com abrigo
106	-22.895582	-42.469330	Curto	Instalação de PED com abrigo
107	-22.894361	-42.464263	Curto	Instalação de PED com abrigo
108	-22.886574	-42.453485	Médio	Instalação de PED com abrigo
109	-22.886570	-42.453472	Médio	Instalação de PED com abrigo
110	-22.885537	-42.449185	Médio	Instalação de PED com abrigo
111	-22.885528	-42.449152	Médio	Instalação de PED com abrigo
112	-22.884763	-42.446207	Médio	Instalação de PED com abrigo



113	-22.884761	-42.446199	Médio	Instalação de PED com abrigo
114	-22.884018	-42.443270	Médio	Instalação de PED com abrigo
115	-22.884012	-42.443231	Médio	Instalação de PED com abrigo
116	-22.879953	-42.434774	Médio	Instalação de PED com abrigo
117	-22.879945	-42.434766	Médio	Instalação de PED com abrigo
118	-22.878043	-42.431933	Médio	Instalação de PED com abrigo
119	-22.878030	-42.431903	Médio	Instalação de PED com abrigo
120	-22.876311	-42.428714	Médio	Instalação de PED com abrigo
121	-22.876299	-42.428689	Médio	Instalação de PED com abrigo
122	-22.875364	-42.426450	Médio	Instalação de PED com abrigo
123	-22.875355	-42.426412	Médio	Instalação de PED com abrigo
124	-22.874738	-42.419055	Médio	Instalação de PED com abrigo
125	-22.874735	-42.419013	Médio	Instalação de PED com abrigo
126	-22.874098	-42.412454	Médio	Instalação de PED com abrigo
127	-22.874097	-42.412447	Médio	Instalação de PED com abrigo
128	-22.874770	-42.409347	Médio	Instalação de PED com abrigo
129	-22.874808	-42.409277	Médio	Instalação de PED com abrigo
130	-22.875794	-42.405419	Médio	Instalação de PED com abrigo
131	-22.875800	-42.405384	Médio	Instalação de PED com abrigo
132	-22.879302	-42.392968	Médio	Instalação de PED com abrigo
133	-22.879259	-42.392982	Médio	Instalação de PED com abrigo
134	-22.879172	-42.393426	Médio	Instalação de PED com abrigo
135	-22.879128	-42.393431	Médio	Instalação de PED com abrigo
136	-22.878090	-42.385133	Médio	Instalação de PED com abrigo
137	-22.878097	-42.385108	Médio	Instalação de PED com abrigo
138	-22.927851	-42.531200	Médio	Instalação de PED com abrigo
139	-22.927845	-42.531200	Médio	Instalação de PED com abrigo
140	-22.926594	-42.531185	Médio	Instalação de PED com abrigo
141	-22.926550	-42.531184	Médio	Instalação de PED com abrigo
142	-22.924825	-42.531008	Médio	Instalação de PED com abrigo
143	-22.924821	-42.530995	Médio	Instalação de PED com abrigo
144	-22.931771	-42.519811	Médio	Instalação de PED com abrigo
145	-22.931751	-42.519810	Médio	Instalação de PED com abrigo
146	-22.929417	-42.519829	Médio	Instalação de PED com abrigo
147	-22.929421	-42.519808	Médio	Instalação de PED com abrigo
148	-22.928609	-42.522149	Médio	Instalação de PED com abrigo
149	-22.928632	-42.522116	Médio	Instalação de PED com abrigo
150	-22.924462	-42.524469	Médio	Instalação de PED com abrigo
151	-22.924471	-42.524459	Médio	Instalação de PED com abrigo



152	-22.931974	-42.516471	Médio	Instalação de PED com abrigo
153	-22.931974	-42.516468	Médio	Instalação de PED com abrigo
154	-22.932186	-42.511805	Médio	Instalação de PED com abrigo
155	-22.932188	-42.511777	Médio	Instalação de PED com abrigo
156	-22.932422	-42.508370	Médio	Instalação de PED com abrigo
157	-22.932423	-42.508355	Médio	Instalação de PED com abrigo
158	-22.932604	-42.505936	Médio	Instalação de PED com abrigo
159	-22.932606	-42.505915	Médio	Instalação de PED com abrigo
160	-22.932846	-42.502753	Médio	Instalação de PED com abrigo
161	-22.932851	-42.502709	Médio	Instalação de PED com abrigo
162	-22.932191	-42.500002	Médio	Instalação de PED com abrigo
163	-22.932185	-42.499999	Médio	Instalação de PED com abrigo
164	-22.930936	-42.594908	Médio	Instalação de PED com abrigo
165	-22.930869	-42.594912	Médio	Instalação de PED com abrigo
166	-22.929741	-42.595144	Médio	Instalação de PED com abrigo
167	-22.929740	-42.595135	Médio	Instalação de PED com abrigo
168	-22.932476	-42.592956	Médio	Instalação de PED com abrigo
169	-22.932475	-42.592951	Médio	Instalação de PED com abrigo
170	-22.932312	-42.589864	Médio	Instalação de PED com abrigo
171	-22.932311	-42.589840	Médio	Instalação de PED com abrigo
172	-22.932067	-42.582615	Médio	Instalação de PED com abrigo
173	-22.932074	-42.582562	Médio	Instalação de PED com abrigo
174	-22.931695	-42.582564	Médio	Instalação de PED com abrigo
175	-22.931690	-42.582541	Médio	Instalação de PED com abrigo
176	-22.931317	-42.580586	Médio	Instalação de PED com abrigo
177	-22.931310	-42.580554	Médio	Instalação de PED com abrigo
178	-22.930517	-42.576587	Médio	Instalação de PED com abrigo
179	-22.930516	-42.576581	Médio	Instalação de PED com abrigo
180	-22.929647	-42.572068	Médio	Instalação de PED com abrigo
181	-22.929633	-42.571997	Médio	Instalação de PED com abrigo
182	-22.928969	-42.567853	Médio	Instalação de PED com abrigo
183	-22.928965	-42.567796	Médio	Instalação de PED com abrigo
184	-22.928644	-42.560176	Médio	Instalação de PED com abrigo
185	-22.928644	-42.560171	Médio	Instalação de PED com abrigo
186	-22.928433	-42.558411	Médio	Instalação de PED com abrigo
187	-22.928432	-42.558405	Médio	Instalação de PED com abrigo
188	-22.927767	-42.554507	Médio	Instalação de PED com abrigo
189	-22.927765	-42.554497	Médio	Instalação de PED com abrigo
190	-22.927013	-42.550355	Médio	Instalação de PED com abrigo



191	-22.927001	-42.550280	Médio	Instalação de PED com abrigo
192	-22.926913	-42.548627	Médio	Instalação de PED com abrigo
193	-22.926913	-42.548623	Médio	Instalação de PED com abrigo
194	-22.927118	-42.544309	Médio	Instalação de PED com abrigo
195	-22.927120	-42.544278	Médio	Instalação de PED com abrigo
196	-22.927018	-42.540294	Médio	Instalação de PED com abrigo
197	-22.927017	-42.540286	Médio	Instalação de PED com abrigo
198	-22.926391	-42.537710	Médio	Instalação de PED com abrigo
199	-22.926381	-42.537682	Médio	Instalação de PED com abrigo
200	-22.927796	-42.533074	Médio	Instalação de PED com abrigo
201	-22.927782	-42.533074	Médio	Instalação de PED com abrigo
202	-22.926489	-42.533035	Médio	Instalação de PED com abrigo
203	-22.926486	-42.533035	Médio	Instalação de PED com abrigo
204	-22.925191	-42.535664	Médio	Instalação de PED com abrigo
205	-22.925182	-42.535639	Médio	Instalação de PED com abrigo
206	-22.924310	-42.533404	Médio	Instalação de PED com abrigo
207	-22.924927	-42.532976	Médio	Instalação de PED com abrigo
208	-22.924894	-42.532975	Médio	Instalação de PED com abrigo
209	-22.924296	-42.533372	Médio	Instalação de PED com abrigo
210	-22.934764	-42.628505	Médio	Instalação de PED com abrigo
211	-22.934758	-42.628506	Médio	Instalação de PED com abrigo
212	-22.931648	-42.628097	Médio	Instalação de PED com abrigo
213	-22.931648	-42.628088	Médio	Instalação de PED com abrigo
214	-22.931564	-42.626676	Médio	Instalação de PED com abrigo
215	-22.931563	-42.626663	Médio	Instalação de PED com abrigo
216	-22.931507	-42.625249	Médio	Instalação de PED com abrigo
217	-22.931507	-42.625240	Médio	Instalação de PED com abrigo
218	-22.931392	-42.623165	Médio	Instalação de PED com abrigo
219	-22.931392	-42.623157	Médio	Instalação de PED com abrigo
220	-22.931268	-42.621077	Médio	Instalação de PED com abrigo
221	-22.931267	-42.621057	Médio	Instalação de PED com abrigo
222	-22.931198	-42.619633	Médio	Instalação de PED com abrigo
223	-22.931198	-42.619622	Médio	Instalação de PED com abrigo
224	-22.931083	-42.618177	Médio	Instalação de PED com abrigo
225	-22.931083	-42.618176	Médio	Instalação de PED com abrigo
226	-22.930948	-42.616096	Médio	Instalação de PED com abrigo
227	-22.930948	-42.616095	Médio	Instalação de PED com abrigo
228	-22.930868	-42.614690	Médio	Instalação de PED com abrigo
229	-22.930868	-42.614688	Médio	Instalação de PED com abrigo



230	-22.930788	-42.612641	Médio	Instalação de PED com abrigo
231	-22.930786	-42.612606	Médio	Instalação de PED com abrigo
232	-22.930669	-42.611297	Médio	Instalação de PED com abrigo
233	-22.930667	-42.611269	Médio	Instalação de PED com abrigo
234	-22.930576	-42.609825	Médio	Instalação de PED com abrigo
235	-22.930575	-42.609797	Médio	Instalação de PED com abrigo
236	-22.930480	-42.607736	Médio	Instalação de PED com abrigo
237	-22.930479	-42.607722	Médio	Instalação de PED com abrigo
238	-22.930395	-42.606364	Médio	Instalação de PED com abrigo
239	-22.930394	-42.606353	Médio	Instalação de PED com abrigo
240	-22.930114	-42.601433	Médio	Instalação de PED com abrigo
241	-22.930114	-42.601433	Médio	Instalação de PED com abrigo
242	-22.929955	-42.598570	Médio	Instalação de PED com abrigo
243	-22.929954	-42.598549	Médio	Instalação de PED com abrigo
244	-22.934327	-42.488455	Médio	Instalação de PED com abrigo
245	-22.933138	-42.489609	Médio	Instalação de PED com abrigo
246	-22.934600	-42.486576	Médio	Instalação de PED com abrigo
247	-22.934742	-42.483665	Médio	Instalação de PED com abrigo
248	-22.935228	-42.480604	Médio	Instalação de PED com abrigo
249	-22.935582	-42.478291	Médio	Instalação de PED com abrigo
250	-22.935699	-42.477536	Médio	Instalação de PED com abrigo
251	-22.935855	-42.476461	Médio	Instalação de PED com abrigo
252	-22.930529	-42.479529	Médio	Instalação de PED com abrigo
253	-22.930538	-42.479489	Médio	Instalação de PED com abrigo
254	-22.930816	-42.476834	Médio	Instalação de PED com abrigo
255	-22.926059	-42.478342	Médio	Instalação de PED com abrigo
256	-22.926038	-42.478311	Médio	Instalação de PED com abrigo
257	-22.924271	-42.477489	Médio	Instalação de PED com abrigo
258	-22.924240	-42.477478	Médio	Instalação de PED com abrigo
259	-22.923309	-42.476647	Médio	Instalação de PED com abrigo
260	-22.923292	-42.476626	Médio	Instalação de PED com abrigo
261	-22.933811	-42.473500	Médio	Instalação de PED com abrigo
262	-22.930807	-42.475085	Médio	Instalação de PED com abrigo
263	-22.932930	-42.472118	Médio	Instalação de PED com abrigo
264	-22.930756	-42.472514	Médio	Instalação de PED com abrigo
265	-22.932761	-42.470552	Médio	Instalação de PED com abrigo
266	-22.931009	-42.470349	Médio	Instalação de PED com abrigo
267	-22.932732	-42.468304	Médio	Instalação de PED com abrigo
268	-22.931642	-42.468252	Médio	Instalação de PED com abrigo



269	-22.922855	-42.475051	Médio	Instalação de PED com abrigo
270	-22.922864	-42.474991	Médio	Instalação de PED com abrigo
271	-22.917039	-42.475898	Médio	Instalação de PED com abrigo
272	-22.917031	-42.475884	Médio	Instalação de PED com abrigo
273	-22.920726	-42.473713	Médio	Instalação de PED com abrigo
274	-22.920716	-42.473718	Médio	Instalação de PED com abrigo
275	-22.917865	-42.474800	Médio	Instalação de PED com abrigo
276	-22.917823	-42.474805	Médio	Instalação de PED com abrigo
277	-22.932595	-42.466353	Médio	Instalação de PED com abrigo
278	-22.931891	-42.466461	Médio	Instalação de PED com abrigo
279	-22.822018	-42.453420	Longo	Instalação de PED sem abrigo
280	-22.827695	-42.453138	Longo	Instalação de PED sem abrigo
281	-22.832970	-42.455919	Longo	Instalação de PED sem abrigo
282	-22.833449	-42.456874	Longo	Instalação de PED sem abrigo
283	-22.835217	-42.456646	Longo	Instalação de PED sem abrigo
284	-22.836670	-42.455695	Longo	Instalação de PED sem abrigo
285	-22.842960	-42.458095	Longo	Instalação de PED sem abrigo
286	-22.847943	-42.458451	Longo	Instalação de PED sem abrigo
287	-22.856273	-42.461477	Longo	Instalação de PED sem abrigo
288	-22.859080	-42.461592	Longo	Instalação de PED sem abrigo
289	-22.861281	-42.461992	Longo	Instalação de PED sem abrigo
290	-22.865443	-42.463099	Longo	Instalação de PED sem abrigo
291	-22.870998	-42.463665	Longo	Instalação de PED sem abrigo
292	-22.874814	-42.465231	Longo	Instalação de PED sem abrigo
293	-22.881195	-42.465955	Longo	Instalação de PED sem abrigo
294	-22.886993	-42.467998	Longo	Instalação de PED sem abrigo
295	-22.889127	-42.454768	Longo	Instalação de PED sem abrigo
296	-22.894226	-42.464903	Longo	Instalação de PED sem abrigo
297	-22.891845	-42.651006	Longo	Instalação de PED sem abrigo
298	-22.891845	-42.651005	Longo	Instalação de PED sem abrigo
299	-22.858194	-42.592557	Longo	Instalação de PED sem abrigo
300	-22.861805	-42.590673	Longo	Instalação de PED sem abrigo
301	-22.862442	-42.592642	Longo	Instalação de PED sem abrigo
302	-22.863622	-42.596483	Longo	Instalação de PED sem abrigo
303	-22.864154	-42.598844	Longo	Instalação de PED sem abrigo
304	-22.863887	-42.599406	Longo	Instalação de PED sem abrigo
305	-22.862773	-42.600566	Longo	Instalação de PED sem abrigo
306	-22.892805	-42.649183	Longo	Instalação de PED sem abrigo
307	-22.892809	-42.649237	Longo	Instalação de PED sem abrigo



308	-22.862808	-42.600560	Longo	Instalação de PED sem abrigo
309	-22.863907	-42.599361	Longo	Instalação de PED sem abrigo
310	-22.864174	-42.598798	Longo	Instalação de PED sem abrigo
311	-22.863624	-42.596488	Longo	Instalação de PED sem abrigo
312	-22.862447	-42.592661	Longo	Instalação de PED sem abrigo
313	-22.861811	-42.590695	Longo	Instalação de PED sem abrigo
314	-22.858211	-42.592546	Longo	Instalação de PED sem abrigo
315	-22.888637	-42.473528	Longo	Instalação de PED sem abrigo
316	-22.890845	-42.473333	Longo	Instalação de PED sem abrigo
317	-22.929155	-42.533121	Longo	Instalação de PED sem abrigo
318	-22.931748	-42.533096	Longo	Instalação de PED sem abrigo
319	-22.931765	-42.531355	Longo	Instalação de PED sem abrigo
320	-22.929188	-42.531240	Longo	Instalação de PED sem abrigo
321	-22.870205	-42.604777	Longo	Instalação de PED sem abrigo
322	-22.882627	-42.605918	Longo	Instalação de PED sem abrigo
323	-22.886810	-42.605610	Longo	Instalação de PED sem abrigo
324	-22.902435	-42.597583	Longo	Instalação de PED sem abrigo
325	-22.905176	-42.596408	Longo	Instalação de PED sem abrigo
326	-22.907066	-42.595526	Longo	Instalação de PED sem abrigo
327	-22.908733	-42.595917	Longo	Instalação de PED sem abrigo
328	-22.910905	-42.596805	Longo	Instalação de PED sem abrigo
329	-22.912828	-42.596584	Longo	Instalação de PED sem abrigo
330	-22.919146	-42.595713	Longo	Instalação de PED sem abrigo
331	-22.922599	-42.595472	Longo	Instalação de PED sem abrigo
332	-22.926448	-42.595171	Longo	Instalação de PED sem abrigo
333	-22.926435	-42.595172	Longo	Instalação de PED sem abrigo
334	-22.922571	-42.595474	Longo	Instalação de PED sem abrigo
335	-22.919149	-42.595713	Longo	Instalação de PED sem abrigo
336	-22.912858	-42.596579	Longo	Instalação de PED sem abrigo
337	-22.910876	-42.596793	Longo	Instalação de PED sem abrigo
338	-22.908651	-42.595899	Longo	Instalação de PED sem abrigo
339	-22.907111	-42.595534	Longo	Instalação de PED sem abrigo
340	-22.905273	-42.596355	Longo	Instalação de PED sem abrigo
341	-22.902392	-42.597607	Longo	Instalação de PED sem abrigo
342	-22.886834	-42.605608	Longo	Instalação de PED sem abrigo
343	-22.882765	-42.605909	Longo	Instalação de PED sem abrigo
344	-22.870316	-42.604832	Longo	Instalação de PED sem abrigo
345	-22.892192	-42.456599	Longo	Instalação de PED sem abrigo
346	-22.894180	-42.458581	Longo	Instalação de PED sem abrigo



347	-22.894580	-42.460760	Longo	Instalação de PED sem abrigo
348	-22.894620	-42.462954	Longo	Instalação de PED sem abrigo
349	-22.893567	-42.467860	Longo	Instalação de PED sem abrigo
350	-22.929204	-42.531240	Longo	Instalação de PED sem abrigo
351	-22.931764	-42.531428	Longo	Instalação de PED sem abrigo
352	-22.931748	-42.533057	Longo	Instalação de PED sem abrigo
353	-22.929130	-42.533120	Longo	Instalação de PED sem abrigo
354	-22.931662	-42.538388	Longo	Instalação de PED sem abrigo
355	-22.931572	-42.542689	Longo	Instalação de PED sem abrigo
356	-22.931978	-42.544631	Longo	Instalação de PED sem abrigo
357	-22.932116	-42.548574	Longo	Instalação de PED sem abrigo
358	-22.932131	-42.552872	Longo	Instalação de PED sem abrigo
359	-22.932081	-42.557424	Longo	Instalação de PED sem abrigo
360	-22.932104	-42.561292	Longo	Instalação de PED sem abrigo
361	-22.932018	-42.567829	Longo	Instalação de PED sem abrigo
362	-22.932028	-42.571985	Longo	Instalação de PED sem abrigo
363	-22.932111	-42.575397	Longo	Instalação de PED sem abrigo
364	-22.921271	-42.595539	Longo	Instalação de PED sem abrigo
365	-22.921255	-42.595540	Longo	Instalação de PED sem abrigo
366	-22.932109	-42.575342	Longo	Instalação de PED sem abrigo
367	-22.932026	-42.571894	Longo	Instalação de PED sem abrigo
368	-22.932018	-42.567762	Longo	Instalação de PED sem abrigo
369	-22.932105	-42.561242	Longo	Instalação de PED sem abrigo
370	-22.932080	-42.557440	Longo	Instalação de PED sem abrigo
371	-22.932131	-42.552837	Longo	Instalação de PED sem abrigo
372	-22.932116	-42.548556	Longo	Instalação de PED sem abrigo
373	-22.931573	-42.542630	Longo	Instalação de PED sem abrigo
374	-22.931662	-42.538383	Longo	Instalação de PED sem abrigo
375	-22.935999	-42.636319	Longo	Instalação de PED sem abrigo
376	-22.935996	-42.636300	Longo	Instalação de PED sem abrigo
377	-22.878360	-42.494640	Longo	Instalação de PED sem abrigo
378	-22.879258	-42.493818	Longo	Instalação de PED sem abrigo
379	-22.880876	-42.492736	Longo	Instalação de PED sem abrigo
380	-22.881697	-42.492180	Longo	Instalação de PED sem abrigo
381	-22.882511	-42.490857	Longo	Instalação de PED sem abrigo
382	-22.883033	-42.487875	Longo	Instalação de PED sem abrigo
383	-22.884371	-42.484834	Longo	Instalação de PED sem abrigo
384	-22.885243	-42.481917	Longo	Instalação de PED sem abrigo
385	-22.885926	-42.480946	Longo	Instalação de PED sem abrigo



386	-22.886421	-42.480347	Longo	Instalação de PED sem abrigo
387	-22.886901	-42.478764	Longo	Instalação de PED sem abrigo
388	-22.886128	-42.477684	Longo	Instalação de PED sem abrigo
389	-22.885509	-42.477058	Longo	Instalação de PED sem abrigo
390	-22.885546	-42.475622	Longo	Instalação de PED sem abrigo
391	-22.926863	-42.479633	Longo	Instalação de PED sem abrigo
392	-22.928044	-42.480348	Longo	Instalação de PED sem abrigo
393	-22.929107	-42.481762	Longo	Instalação de PED sem abrigo
394	-22.930186	-42.481212	Longo	Instalação de PED sem abrigo
395	-22.931414	-42.479433	Longo	Instalação de PED sem abrigo
396	-22.932550	-42.479846	Longo	Instalação de PED sem abrigo
397	-22.934353	-42.480306	Longo	Instalação de PED sem abrigo
398	-22.933451	-42.474723	Longo	Instalação de PED sem abrigo
399	-22.931736	-42.476767	Longo	Instalação de PED sem abrigo
400	-22.930194	-42.481149	Longo	Instalação de PED sem abrigo
401	-22.929104	-42.481724	Longo	Instalação de PED sem abrigo
402	-22.928050	-42.480352	Longo	Instalação de PED sem abrigo
403	-22.926868	-42.479636	Longo	Instalação de PED sem abrigo
404	-22.896781	-42.467403	Longo	Instalação de PED sem abrigo
405	-22.897150	-42.465136	Longo	Instalação de PED sem abrigo
406	-22.897161	-42.463614	Longo	Instalação de PED sem abrigo
407	-22.895284	-42.463175	Longo	Instalação de PED sem abrigo
408	-22.893091	-42.469961	Longo	Instalação de PED sem abrigo
409	-22.895075	-42.473046	Longo	Instalação de PED sem abrigo
410	-22.894888	-42.474387	Longo	Instalação de PED sem abrigo
411	-22.894720	-42.476912	Longo	Instalação de PED sem abrigo
412	-22.894989	-42.477927	Longo	Instalação de PED sem abrigo
413	-22.895547	-42.479134	Longo	Instalação de PED sem abrigo
414	-22.896463	-42.481345	Longo	Instalação de PED sem abrigo
415	-22.896483	-42.483931	Longo	Instalação de PED sem abrigo
416	-22.898056	-42.485064	Longo	Instalação de PED sem abrigo
417	-22.897011	-42.488379	Longo	Instalação de PED sem abrigo
418	-22.896185	-42.490747	Longo	Instalação de PED sem abrigo
419	-22.893952	-42.492497	Longo	Instalação de PED sem abrigo
420	-22.892421	-42.492860	Longo	Instalação de PED sem abrigo
421	-22.889552	-42.493241	Longo	Instalação de PED sem abrigo
422	-22.883921	-42.492737	Longo	Instalação de PED sem abrigo
423	-22.883054	-42.494479	Longo	Instalação de PED sem abrigo
424	-22.881344	-42.494446	Longo	Instalação de PED sem abrigo



425	-22.878362	-42.494635	Longo	Instalação de PED sem abrigo
426	-22.901212	-42.473916	Longo	Instalação de PED sem abrigo
427	-22.901313	-42.471439	Longo	Instalação de PED sem abrigo
428	-22.901365	-42.469041	Longo	Instalação de PED sem abrigo
429	-22.901410	-42.466386	Longo	Instalação de PED sem abrigo
430	-22.901541	-42.464647	Longo	Instalação de PED sem abrigo
431	-22.901662	-42.463294	Longo	Instalação de PED sem abrigo
432	-22.901881	-42.461548	Longo	Instalação de PED sem abrigo
433	-22.903108	-42.461057	Longo	Instalação de PED sem abrigo
434	-22.904492	-42.460644	Longo	Instalação de PED sem abrigo
435	-22.907135	-42.458560	Longo	Instalação de PED sem abrigo
436	-22.911017	-42.456850	Longo	Instalação de PED sem abrigo
437	-22.912614	-42.456920	Longo	Instalação de PED sem abrigo
438	-22.914515	-42.457051	Longo	Instalação de PED sem abrigo
439	-22.915935	-42.459441	Longo	Instalação de PED sem abrigo
440	-22.917153	-42.460626	Longo	Instalação de PED sem abrigo
441	-22.918498	-42.461926	Longo	Instalação de PED sem abrigo
442	-22.919884	-42.463876	Longo	Instalação de PED sem abrigo
443	-22.920160	-42.467034	Longo	Instalação de PED sem abrigo
444	-22.919981	-42.468548	Longo	Instalação de PED sem abrigo
445	-22.922055	-42.471548	Longo	Instalação de PED sem abrigo
446	-22.933990	-42.474313	Longo	Instalação de PED sem abrigo
447	-22.922055	-42.471548	Longo	Instalação de PED sem abrigo
448	-22.919985	-42.468526	Longo	Instalação de PED sem abrigo
449	-22.920164	-42.466994	Longo	Instalação de PED sem abrigo
450	-22.919869	-42.463838	Longo	Instalação de PED sem abrigo
451	-22.918517	-42.461944	Longo	Instalação de PED sem abrigo
452	-22.917153	-42.460627	Longo	Instalação de PED sem abrigo
453	-22.915945	-42.459451	Longo	Instalação de PED sem abrigo
454	-22.914536	-42.457023	Longo	Instalação de PED sem abrigo
455	-22.912643	-42.456936	Longo	Instalação de PED sem abrigo
456	-22.911016	-42.456851	Longo	Instalação de PED sem abrigo
457	-22.907167	-42.458548	Longo	Instalação de PED sem abrigo
458	-22.904487	-42.460649	Longo	Instalação de PED sem abrigo
459	-22.903098	-42.461061	Longo	Instalação de PED sem abrigo
460	-22.901880	-42.461558	Longo	Instalação de PED sem abrigo
461	-22.901662	-42.463292	Longo	Instalação de PED sem abrigo
462	-22.901540	-42.464668	Longo	Instalação de PED sem abrigo
463	-22.901410	-42.466363	Longo	Instalação de PED sem abrigo



464	-22.901365	-42.469037	Longo	Instalação de PED sem abrigo
465	-22.901313	-42.471429	Longo	Instalação de PED sem abrigo
466	-22.901213	-42.473894	Longo	Instalação de PED sem abrigo
467	-22.853536	-42.550292	Longo	Instalação de PED sem abrigo
468	-22.852662	-42.550021	Longo	Instalação de PED sem abrigo
469	-22.851562	-42.550180	Longo	Instalação de PED sem abrigo
470	-22.850550	-42.550349	Longo	Instalação de PED sem abrigo
471	-22.848272	-42.550728	Longo	Instalação de PED sem abrigo
472	-22.841037	-42.549289	Longo	Instalação de PED sem abrigo
473	-22.837834	-42.549079	Longo	Instalação de PED sem abrigo
474	-22.834061	-42.546984	Longo	Instalação de PED sem abrigo
475	-22.829941	-42.546689	Longo	Instalação de PED sem abrigo
476	-22.827559	-42.547877	Longo	Instalação de PED sem abrigo
477	-22.826688	-42.545207	Longo	Instalação de PED sem abrigo
478	-22.823299	-42.540687	Longo	Instalação de PED sem abrigo
479	-22.823083	-42.538429	Longo	Instalação de PED sem abrigo
480	-22.823803	-42.535494	Longo	Instalação de PED sem abrigo
481	-22.824630	-42.533827	Longo	Instalação de PED sem abrigo
482	-22.825512	-42.534115	Longo	Instalação de PED sem abrigo
483	-22.827015	-42.534706	Longo	Instalação de PED sem abrigo
484	-22.826988	-42.534697	Longo	Instalação de PED sem abrigo
485	-22.825487	-42.534105	Longo	Instalação de PED sem abrigo
486	-22.824607	-42.533818	Longo	Instalação de PED sem abrigo
487	-22.823810	-42.535462	Longo	Instalação de PED sem abrigo
488	-22.823083	-42.538436	Longo	Instalação de PED sem abrigo
489	-22.823299	-42.540693	Longo	Instalação de PED sem abrigo
490	-22.826692	-42.545215	Longo	Instalação de PED sem abrigo
491	-22.827568	-42.547872	Longo	Instalação de PED sem abrigo
492	-22.829926	-42.546690	Longo	Instalação de PED sem abrigo
493	-22.834057	-42.546979	Longo	Instalação de PED sem abrigo
494	-22.837767	-42.549074	Longo	Instalação de PED sem abrigo
495	-22.840962	-42.549284	Longo	Instalação de PED sem abrigo
496	-22.848241	-42.550715	Longo	Instalação de PED sem abrigo
497	-22.850556	-42.550349	Longo	Instalação de PED sem abrigo
498	-22.851517	-42.550196	Longo	Instalação de PED sem abrigo
499	-22.852668	-42.550021	Longo	Instalação de PED sem abrigo
500	-22.853530	-42.550290	Longo	Instalação de PED sem abrigo
501	-22.875831	-42.496371	Longo	Instalação de PED sem abrigo
502	-22.873592	-42.496043	Longo	Instalação de PED sem abrigo



503	-22.872762	-42.495754	Longo	Instalação de PED sem abrigo
504	-22.872115	-42.495471	Longo	Instalação de PED sem abrigo
505	-22.868897	-42.496472	Longo	Instalação de PED sem abrigo
506	-22.866661	-42.497073	Longo	Instalação de PED sem abrigo
507	-22.865263	-42.496979	Longo	Instalação de PED sem abrigo
508	-22.862813	-42.497272	Longo	Instalação de PED sem abrigo
509	-22.861249	-42.497133	Longo	Instalação de PED sem abrigo
510	-22.859864	-42.496918	Longo	Instalação de PED sem abrigo
511	-22.857347	-42.495626	Longo	Instalação de PED sem abrigo
512	-22.854313	-42.495406	Longo	Instalação de PED sem abrigo
513	-22.851791	-42.495992	Longo	Instalação de PED sem abrigo
514	-22.849999	-42.495491	Longo	Instalação de PED sem abrigo
515	-22.848611	-42.496331	Longo	Instalação de PED sem abrigo
516	-22.845022	-42.501646	Longo	Instalação de PED sem abrigo
517	-22.847331	-42.512514	Longo	Instalação de PED sem abrigo
518	-22.900696	-42.476932	Longo	Instalação de PED sem abrigo
519	-22.900392	-42.478690	Longo	Instalação de PED sem abrigo
520	-22.899615	-42.478670	Longo	Instalação de PED sem abrigo
521	-22.899392	-42.480157	Longo	Instalação de PED sem abrigo
522	-22.897749	-42.479999	Longo	Instalação de PED sem abrigo
523	-22.896462	-42.481367	Longo	Instalação de PED sem abrigo
524	-22.896473	-42.483908	Longo	Instalação de PED sem abrigo
525	-22.898073	-42.485097	Longo	Instalação de PED sem abrigo
526	-22.897039	-42.488301	Longo	Instalação de PED sem abrigo
527	-22.896126	-42.490774	Longo	Instalação de PED sem abrigo
528	-22.894006	-42.492483	Longo	Instalação de PED sem abrigo
529	-22.892391	-42.492868	Longo	Instalação de PED sem abrigo
530	-22.889508	-42.493242	Longo	Instalação de PED sem abrigo
531	-22.883892	-42.492754	Longo	Instalação de PED sem abrigo
532	-22.883055	-42.494479	Longo	Instalação de PED sem abrigo
533	-22.881342	-42.494445	Longo	Instalação de PED sem abrigo
534	-22.875787	-42.496366	Longo	Instalação de PED sem abrigo
535	-22.873603	-42.496049	Longo	Instalação de PED sem abrigo
536	-22.872754	-42.495749	Longo	Instalação de PED sem abrigo
537	-22.872053	-42.495463	Longo	Instalação de PED sem abrigo
538	-22.868881	-42.496491	Longo	Instalação de PED sem abrigo
539	-22.866655	-42.497072	Longo	Instalação de PED sem abrigo
540	-22.865220	-42.496976	Longo	Instalação de PED sem abrigo
541	-22.862804	-42.497273	Longo	Instalação de PED sem abrigo



542	-22.861239	-42.497129	Longo	Instalação de PED sem abrigo
543	-22.859883	-42.496920	Longo	Instalação de PED sem abrigo
544	-22.857328	-42.495614	Longo	Instalação de PED sem abrigo
545	-22.854326	-42.495406	Longo	Instalação de PED sem abrigo
546	-22.851790	-42.495993	Longo	Instalação de PED sem abrigo
547	-22.849998	-42.495490	Longo	Instalação de PED sem abrigo
548	-22.848610	-42.496332	Longo	Instalação de PED sem abrigo
549	-22.845048	-42.501632	Longo	Instalação de PED sem abrigo
550	-22.847333	-42.512509	Longo	Instalação de PED sem abrigo
551	-22.930693	-42.504120	Longo	Instalação de PED sem abrigo
552	-22.929919	-42.505386	Longo	Instalação de PED sem abrigo
553	-22.928817	-42.510426	Longo	Instalação de PED sem abrigo
554	-22.926065	-42.511809	Longo	Instalação de PED sem abrigo
555	-22.923934	-42.512817	Longo	Instalação de PED sem abrigo
556	-22.919655	-42.519863	Longo	Instalação de PED sem abrigo
557	-22.917091	-42.516744	Longo	Instalação de PED sem abrigo
558	-22.913287	-42.512772	Longo	Instalação de PED sem abrigo
559	-22.911314	-42.512487	Longo	Instalação de PED sem abrigo
560	-22.909672	-42.514026	Longo	Instalação de PED sem abrigo
561	-22.910839	-42.515503	Longo	Instalação de PED sem abrigo
562	-22.911373	-42.516004	Longo	Instalação de PED sem abrigo
563	-22.912208	-42.519333	Longo	Instalação de PED sem abrigo
564	-22.911727	-42.524021	Longo	Instalação de PED sem abrigo
565	-22.896793	-42.525244	Longo	Instalação de PED sem abrigo
566	-22.891882	-42.524176	Longo	Instalação de PED sem abrigo
567	-22.890864	-42.529463	Longo	Instalação de PED sem abrigo
568	-22.889549	-42.530538	Longo	Instalação de PED sem abrigo
569	-22.881871	-42.528033	Longo	Instalação de PED sem abrigo
570	-22.880660	-42.530950	Longo	Instalação de PED sem abrigo
571	-22.879040	-42.535316	Longo	Instalação de PED sem abrigo
572	-22.886609	-42.541291	Longo	Instalação de PED sem abrigo
573	-22.888370	-42.543529	Longo	Instalação de PED sem abrigo
574	-22.892316	-42.544602	Longo	Instalação de PED sem abrigo
575	-22.890426	-42.544089	Longo	Instalação de PED sem abrigo
576	-22.896281	-42.544199	Longo	Instalação de PED sem abrigo
577	-22.899171	-42.545169	Longo	Instalação de PED sem abrigo
578	-22.900131	-42.546626	Longo	Instalação de PED sem abrigo
579	-22.901725	-42.548136	Longo	Instalação de PED sem abrigo
580	-22.902718	-42.549191	Longo	Instalação de PED sem abrigo



581	-22.903706	-42.550055	Longo	Instalação de PED sem abrigo
582	-22.904399	-42.550894	Longo	Instalação de PED sem abrigo
583	-22.906074	-42.552721	Longo	Instalação de PED sem abrigo
584	-22.908220	-42.553192	Longo	Instalação de PED sem abrigo
585	-22.908970	-42.551569	Longo	Instalação de PED sem abrigo
586	-22.909573	-42.549496	Longo	Instalação de PED sem abrigo
587	-22.910600	-42.549137	Longo	Instalação de PED sem abrigo
588	-22.911733	-42.548041	Longo	Instalação de PED sem abrigo
589	-22.915979	-42.547493	Longo	Instalação de PED sem abrigo
590	-22.917447	-42.548129	Longo	Instalação de PED sem abrigo
591	-22.917447	-42.548129	Longo	Instalação de PED sem abrigo
592	-22.915968	-42.547491	Longo	Instalação de PED sem abrigo
593	-22.911692	-42.548067	Longo	Instalação de PED sem abrigo
594	-22.910586	-42.549144	Longo	Instalação de PED sem abrigo
595	-22.909533	-42.549537	Longo	Instalação de PED sem abrigo
596	-22.908980	-42.551487	Longo	Instalação de PED sem abrigo
597	-22.908192	-42.553207	Longo	Instalação de PED sem abrigo
598	-22.906093	-42.552786	Longo	Instalação de PED sem abrigo
599	-22.904425	-42.550930	Longo	Instalação de PED sem abrigo
600	-22.903681	-42.550031	Longo	Instalação de PED sem abrigo
601	-22.902726	-42.549200	Longo	Instalação de PED sem abrigo
602	-22.901757	-42.548170	Longo	Instalação de PED sem abrigo
603	-22.900158	-42.546652	Longo	Instalação de PED sem abrigo
604	-22.899182	-42.545189	Longo	Instalação de PED sem abrigo
605	-22.896302	-42.544209	Longo	Instalação de PED sem abrigo
606	-22.892343	-42.544608	Longo	Instalação de PED sem abrigo
607	-22.890447	-42.544095	Longo	Instalação de PED sem abrigo
608	-22.888382	-42.543537	Longo	Instalação de PED sem abrigo
609	-22.886571	-42.541249	Longo	Instalação de PED sem abrigo
610	-22.879065	-42.535292	Longo	Instalação de PED sem abrigo
611	-22.880666	-42.530968	Longo	Instalação de PED sem abrigo
612	-22.881925	-42.528033	Longo	Instalação de PED sem abrigo
613	-22.889469	-42.530550	Longo	Instalação de PED sem abrigo
614	-22.890855	-42.529484	Longo	Instalação de PED sem abrigo
615	-22.891879	-42.524179	Longo	Instalação de PED sem abrigo
616	-22.896869	-42.525251	Longo	Instalação de PED sem abrigo
617	-22.911720	-42.524044	Longo	Instalação de PED sem abrigo
618	-22.912208	-42.519335	Longo	Instalação de PED sem abrigo
619	-22.911346	-42.515977	Longo	Instalação de PED sem abrigo



620	-22.910831	-42.515494	Longo	Instalação de PED sem abrigo
621	-22.909676	-42.514016	Longo	Instalação de PED sem abrigo
622	-22.911312	-42.512493	Longo	Instalação de PED sem abrigo
623	-22.913311	-42.512783	Longo	Instalação de PED sem abrigo
624	-22.917062	-42.516712	Longo	Instalação de PED sem abrigo
625	-22.919630	-42.519928	Longo	Instalação de PED sem abrigo
626	-22.923986	-42.512817	Longo	Instalação de PED sem abrigo
627	-22.926093	-42.511810	Longo	Instalação de PED sem abrigo
628	-22.928795	-42.510470	Longo	Instalação de PED sem abrigo
629	-22.929913	-42.505397	Longo	Instalação de PED sem abrigo
630	-22.930724	-42.504069	Longo	Instalação de PED sem abrigo
631	-22.892231	-42.456430	Longo	Instalação de PED sem abrigo
632	-22.891945	-42.453188	Longo	Instalação de PED sem abrigo
633	-22.891779	-42.454663	Longo	Instalação de PED sem abrigo
634	-22.892219	-42.451558	Longo	Instalação de PED sem abrigo
635	-22.892593	-42.449432	Longo	Instalação de PED sem abrigo
636	-22.892836	-42.447630	Longo	Instalação de PED sem abrigo
637	-22.892556	-42.446094	Longo	Instalação de PED sem abrigo
638	-22.891806	-42.444901	Longo	Instalação de PED sem abrigo
639	-22.890501	-42.443547	Longo	Instalação de PED sem abrigo
640	-22.889712	-42.441965	Longo	Instalação de PED sem abrigo
641	-22.889643	-42.440725	Longo	Instalação de PED sem abrigo
642	-22.889673	-42.438667	Longo	Instalação de PED sem abrigo
643	-22.887688	-42.435862	Longo	Instalação de PED sem abrigo
644	-22.886830	-42.434590	Longo	Instalação de PED sem abrigo
645	-22.886479	-42.433216	Longo	Instalação de PED sem abrigo
646	-22.888457	-42.432375	Longo	Instalação de PED sem abrigo
647	-22.890644	-42.432970	Longo	Instalação de PED sem abrigo
648	-22.891338	-42.433322	Longo	Instalação de PED sem abrigo
649	-22.892459	-42.433457	Longo	Instalação de PED sem abrigo
650	-22.892790	-42.431203	Longo	Instalação de PED sem abrigo
651	-22.892972	-42.429386	Longo	Instalação de PED sem abrigo
652	-22.893142	-42.427905	Longo	Instalação de PED sem abrigo
653	-22.893253	-42.426845	Longo	Instalação de PED sem abrigo
654	-22.893435	-42.425164	Longo	Instalação de PED sem abrigo
655	-22.893675	-42.423430	Longo	Instalação de PED sem abrigo
656	-22.893853	-42.421599	Longo	Instalação de PED sem abrigo
657	-22.894027	-42.419064	Longo	Instalação de PED sem abrigo
658	-22.895487	-42.418706	Longo	Instalação de PED sem abrigo



659	-22.896815	-42.417979	Longo	Instalação de PED sem abrigo
660	-22.898405	-42.416639	Longo	Instalação de PED sem abrigo
661	-22.900042	-42.415249	Longo	Instalação de PED sem abrigo
662	-22.902463	-42.413188	Longo	Instalação de PED sem abrigo
663	-22.904235	-42.411887	Longo	Instalação de PED sem abrigo
664	-22.914932	-42.413494	Longo	Instalação de PED sem abrigo
665	-22.916435	-42.412593	Longo	Instalação de PED sem abrigo
666	-22.919100	-42.410933	Longo	Instalação de PED sem abrigo
667	-22.922792	-42.412515	Longo	Instalação de PED sem abrigo
668	-22.923947	-42.413119	Longo	Instalação de PED sem abrigo
669	-22.924032	-42.414734	Longo	Instalação de PED sem abrigo
670	-22.924125	-42.417301	Longo	Instalação de PED sem abrigo
671	-22.924175	-42.418357	Longo	Instalação de PED sem abrigo
672	-22.924254	-42.419583	Longo	Instalação de PED sem abrigo
673	-22.924354	-42.421357	Longo	Instalação de PED sem abrigo
674	-22.924447	-42.423622	Longo	Instalação de PED sem abrigo
675	-22.924531	-42.425332	Longo	Instalação de PED sem abrigo
676	-22.924584	-42.426671	Longo	Instalação de PED sem abrigo
677	-22.924670	-42.428457	Longo	Instalação de PED sem abrigo
678	-22.925653	-42.428668	Longo	Instalação de PED sem abrigo
679	-22.928223	-42.428560	Longo	Instalação de PED sem abrigo
680	-22.928668	-42.428191	Longo	Instalação de PED sem abrigo
681	-22.928600	-42.426446	Longo	Instalação de PED sem abrigo
682	-22.928449	-42.423291	Longo	Instalação de PED sem abrigo
683	-22.928377	-42.421624	Longo	Instalação de PED sem abrigo
684	-22.928287	-42.419713	Longo	Instalação de PED sem abrigo
685	-22.929898	-42.417790	Longo	Instalação de PED sem abrigo
686	-22.930083	-42.416150	Longo	Instalação de PED sem abrigo
687	-22.930011	-42.414433	Longo	Instalação de PED sem abrigo
688	-22.929883	-42.411925	Longo	Instalação de PED sem abrigo
689	-22.930589	-42.411436	Longo	Instalação de PED sem abrigo
690	-22.933004	-42.411398	Longo	Instalação de PED sem abrigo
691	-22.933952	-42.411498	Longo	Instalação de PED sem abrigo
692	-22.934066	-42.411164	Longo	Instalação de PED sem abrigo
693	-22.933079	-42.411254	Longo	Instalação de PED sem abrigo
694	-22.931269	-42.411213	Longo	Instalação de PED sem abrigo
695	-22.929386	-42.411885	Longo	Instalação de PED sem abrigo
696	-22.928622	-42.412387	Longo	Instalação de PED sem abrigo
697	-22.927670	-42.413116	Longo	Instalação de PED sem abrigo



698	-22.926096	-42.414112	Longo	Instalação de PED sem abrigo
699	-22.923891	-42.413089	Longo	Instalação de PED sem abrigo
700	-22.921949	-42.412119	Longo	Instalação de PED sem abrigo
701	-22.919271	-42.410757	Longo	Instalação de PED sem abrigo
702	-22.917417	-42.409728	Longo	Instalação de PED sem abrigo
703	-22.914922	-42.408535	Longo	Instalação de PED sem abrigo
704	-22.913297	-42.407762	Longo	Instalação de PED sem abrigo
705	-22.909442	-42.406097	Longo	Instalação de PED sem abrigo
706	-22.907551	-42.407344	Longo	Instalação de PED sem abrigo
707	-22.905910	-42.408516	Longo	Instalação de PED sem abrigo
708	-22.905258	-42.410890	Longo	Instalação de PED sem abrigo
709	-22.904205	-42.411895	Longo	Instalação de PED sem abrigo
710	-22.902440	-42.413208	Longo	Instalação de PED sem abrigo
711	-22.900052	-42.415241	Longo	Instalação de PED sem abrigo
712	-22.901477	-42.414037	Longo	Instalação de PED sem abrigo
713	-22.898420	-42.416627	Longo	Instalação de PED sem abrigo
714	-22.896847	-42.417953	Longo	Instalação de PED sem abrigo
715	-22.895506	-42.418701	Longo	Instalação de PED sem abrigo
716	-22.893915	-42.419080	Longo	Instalação de PED sem abrigo
717	-22.893732	-42.421573	Longo	Instalação de PED sem abrigo
718	-22.893607	-42.423105	Longo	Instalação de PED sem abrigo
719	-22.893436	-42.425154	Longo	Instalação de PED sem abrigo
720	-22.893246	-42.426910	Longo	Instalação de PED sem abrigo
721	-22.893144	-42.427892	Longo	Instalação de PED sem abrigo
722	-22.892972	-42.429386	Longo	Instalação de PED sem abrigo
723	-22.892790	-42.431209	Longo	Instalação de PED sem abrigo
724	-22.892449	-42.433497	Longo	Instalação de PED sem abrigo
725	-22.891374	-42.433341	Longo	Instalação de PED sem abrigo
726	-22.890736	-42.433003	Longo	Instalação de PED sem abrigo
727	-22.888452	-42.432378	Longo	Instalação de PED sem abrigo
728	-22.886473	-42.433200	Longo	Instalação de PED sem abrigo
729	-22.886829	-42.434587	Longo	Instalação de PED sem abrigo
730	-22.887694	-42.435868	Longo	Instalação de PED sem abrigo
731	-22.889672	-42.438747	Longo	Instalação de PED sem abrigo
732	-22.889643	-42.440763	Longo	Instalação de PED sem abrigo
733	-22.889729	-42.442019	Longo	Instalação de PED sem abrigo
734	-22.890454	-42.443486	Longo	Instalação de PED sem abrigo
735	-22.891793	-42.444886	Longo	Instalação de PED sem abrigo
736	-22.892570	-42.446119	Longo	Instalação de PED sem abrigo



737	-22.892839	-42.447583	Longo	Instalação de PED sem abrigo
738	-22.892589	-42.449450	Longo	Instalação de PED sem abrigo
739	-22.892220	-42.451554	Longo	Instalação de PED sem abrigo
740	-22.891954	-42.453132	Longo	Instalação de PED sem abrigo
741	-22.891780	-42.454612	Longo	Instalação de PED sem abrigo
742	-22.892221	-42.456409	Longo	Instalação de PED sem abrigo
743	-22.895283	-42.463175	Longo	Instalação de PED sem abrigo
744	-22.897162	-42.463648	Longo	Instalação de PED sem abrigo
745	-22.897146	-42.465078	Longo	Instalação de PED sem abrigo
746	-22.896795	-42.467382	Longo	Instalação de PED sem abrigo
747	-22.891845	-42.470243	Longo	Instalação de PED sem abrigo
748	-22.890428	-42.469877	Longo	Instalação de PED sem abrigo
749	-22.887989	-42.468444	Longo	Instalação de PED sem abrigo
750	-22.884994	-42.388956	Longo	Instalação de PED sem abrigo
751	-22.887147	-42.391216	Longo	Instalação de PED sem abrigo
752	-22.888334	-42.391939	Longo	Instalação de PED sem abrigo
753	-22.889796	-42.391773	Longo	Instalação de PED sem abrigo
754	-22.891493	-42.392474	Longo	Instalação de PED sem abrigo
755	-22.892991	-42.393107	Longo	Instalação de PED sem abrigo
756	-22.893611	-42.388407	Longo	Instalação de PED sem abrigo
757	-22.893721	-42.387292	Longo	Instalação de PED sem abrigo
758	-22.893517	-42.387076	Longo	Instalação de PED sem abrigo
759	-22.885026	-42.388897	Longo	Instalação de PED sem abrigo
760	-22.875802	-42.384576	Longo	Instalação de PED sem abrigo
761	-22.873243	-42.383361	Longo	Instalação de PED sem abrigo
762	-22.869581	-42.383103	Longo	Instalação de PED sem abrigo
763	-22.869624	-42.383109	Longo	Instalação de PED sem abrigo
764	-22.873248	-42.383360	Longo	Instalação de PED sem abrigo
765	-22.875762	-42.384571	Longo	Instalação de PED sem abrigo
766	-22.887317	-42.456149	Longo	Instalação de PED sem abrigo



Tabela 27: Composição do custo unitário Requalificação física dos pontos de embarque e desembarque.

Custo	Composição	Custo por km/ por projeto/ por placa
Estudo	Contratação de um estudo para padronização dos PED em função da localização e fluxo de passageiros;	R\$ 150.000,00
PED com abrigo	Instalação de painéis com informações em tempo real das linhas em alguns PEDs e outros sistemas de informação ao usuário (por exemplo, QRcode que transmita essas informações).	R\$ 7.000,00
PED sem abrigo	Instalação de placa indicativa R\$250,00 de ponto de PED.	R\$ 250,00



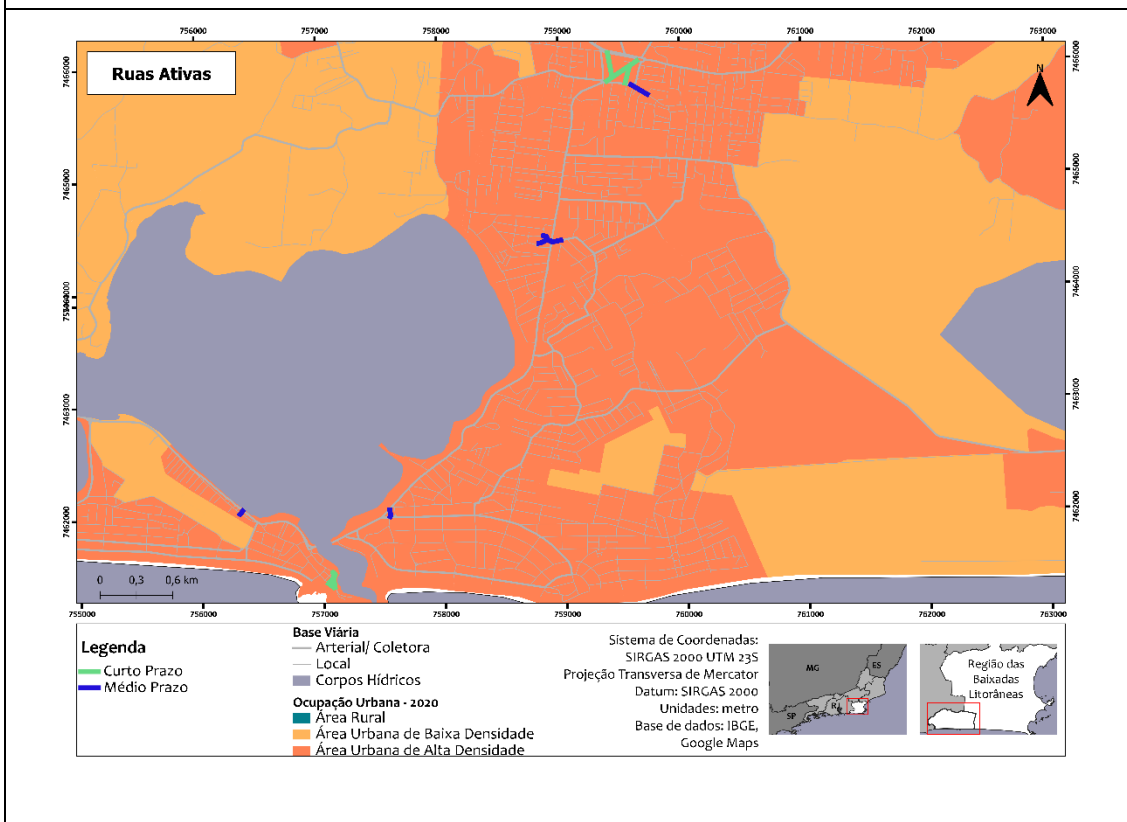
Quadro 22: Ficha Projeto 22 – Ruas Ativas

Ficha Projeto 22: Ruas Ativas						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 3 – Saúde e Bem-Estar, 7 – Energia Limpa e Acessível e 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, propiciar a circulação segura de pedestres e ciclistas aumentando a acessibilidade ao comércio e serviços.					
Eixo	PC; EU; SV; CC					
Problema a ser resolvido	Dificuldade de conexão e acesso em áreas com adensamento de comércios pelos ciclistas em especial nas centralidades, no eixo de comércio e serviços e centros comerciais locais dos bairros.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU); Empresas situadas no município de Saquarema, estratificadas por setor econômico e porte (pequena, média ou grande empresa): Comerciantes (supermercados, lojas atacado e varejo, empresas de mudanças, serviços). Serviços públicos: Correios, reciclagem, limpeza.					
Aspectos relevantes	Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê em seu art. 1º que: a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano e objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte; Lei Nº 13.146, de 6 de julho de 2015 que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência); Lei No 10.741, de 1º de outubro de 2003 que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. NBR 9050 de 2020; Art. VI da Constituição Federal brasileira prevê o acesso ao transporte como um direito social.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Estudo para implantação de ruas ativas; Campanhas; Executar as obras de reestruturação em 1,06km de via.	Executar as obras de reestruturação em 0,90km via.				
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ R\$ 11.477.960,98	R\$ 9.893.652,27				
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos



Prioridade/ importância	Baixa		Média	X	Alta	
------------------------------------	--------------	--	--------------	---	-------------	--

Localização



Inspiração

Rua ativa na cidade de SP (capital)



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/990541/zonas-de-baixa-velocidade-tornam-a-cidade-mais-ativa-e-segura>



Tabela 28: Localização das Intervenções Ruas Ativas.

Ruas Ativas			
Via	Extensão (km)	Prazo	Intervenção
R. José Souza	0,23	Curto	Reestruturação viária
R. Heitor Bravo	0,14	Curto	Reestruturação viária
Av. Saquarema	0,32	Curto	Reestruturação viária
Rua Barão de Saquarema	0,14	Curto	Reestruturação viária
Entorno Praça Nossa Senhora de Nazaré	0,12	Curto	Reestruturação viária
R. Dr. Luiz Januário	0,1	Curto	Reestruturação viária
Rua Pereira	0,34	Médio	Reestruturação viária
R. Gustavo Campos da Oliveira	0,21	Médio	Reestruturação viária
R. Vinícios Novaes Vignoli	0,11	Médio	Reestruturação viária
R. Beatriz Campos	0,1	Médio	Reestruturação viária
Creche Municipal Nair Nogueira	0,04	Médio	Reestruturação viária
Rua dos Cajueiros	0,1	Médio	Reestruturação viária



Tabela 29: Composição do custo unitário Ruas Ativas.

Custo	Composição	Custo por km / por estudo / campanha
Estudo	Estudo para implantação de ruas ativas dando prioridade a pedestres e ciclistas em áreas de alta concentração de comércio local, com o urbanismo tático e moderação de tráfego nas centralidades e nos bairros;	R\$ 250.000,00
Campanhas	Promoção de campanhas para conscientizar comerciantes e sociedade civil, a respeito da importância de ruas sem passagem de veículos individuais motorizados, mostrando os impactos positivos para o bem-estar da sociedade. Impressão de material: R\$ 3.000,00 Contratação de monitores: R\$ 43.200,00 (três monitores) Premiação para os concursos: R\$ 4.200,00 Bonificações para Despesas Indiretas - BDI: R\$ 5.000,00	R\$ 55.400,00
Reestruturação viária	Executar obra de reestruturação viária que priorize os pedestres e ciclistas, com o urbanismo tático e moderação de tráfego.	R\$ 10.931.391,41



Quadro 23: Ficha Projeto 23 – Saquarema de Olho no Trânsito

Ficha Projeto 23: Saquarema de Olho no Trânsito						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 4 - Educação de Qualidade, 5 - Igualdade de Gênero, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis e 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes; especificamente, otimizar o processo de fiscalização do trânsito com a finalidade de diminuir as infrações de trânsito e consequentemente queda no número de sinistros de trânsito.					
Eixo	GE					
Problema a ser resolvido	Melhorar o sistema de fiscalização de trânsito do município.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Educação, Cultura, Inclusão, Ciência e Tecnologia (SMECICT); Guarda Civil; Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro.					
Aspectos relevantes	Resolução CONTRAN nº 909, de 28 de março de 2022, consolida as normas de fiscalização de trânsito por intermédio de videomonitoramento. Esse método permite que várias vias sejam fiscalizadas de forma simultânea.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Implantação de sinalização vertical em 260 câmeras já instaladas; Implementação de fiscalização por videomonitoramento; Treinamento de agentes de trânsito.					
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 125.000,00					
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; FUNSET-Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito; Programas: Finem - Mobilidade urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						
Centro Integrado de Operações e Controle, Saquarema-RJ (serão utilizadas todas as câmeras disponíveis ao logo da cidade de Saquarema).						





Fonte: <https://g1.globo.com/rj/regiao-dos-lagos/noticia/2022/04/06/saquarema-inaugura-centro-integrado-de-operacoes-e-controle-que-monitora-veiculos-com-260-cameras-em-pontos-estrategicos.ghtml>

Inspiração

Fiscalização por videomonitoramento na cidade de Petrópolis-RJ



Fonte: <https://tribunadepetropolis.com.br/noticias/cameras-de-videomonitoramento-do-transito-em-petropolis-ja-estao-em-funcionamento/>



Tabela 30: Composição do custo unitário Saquarema de Olho no Trânsito.

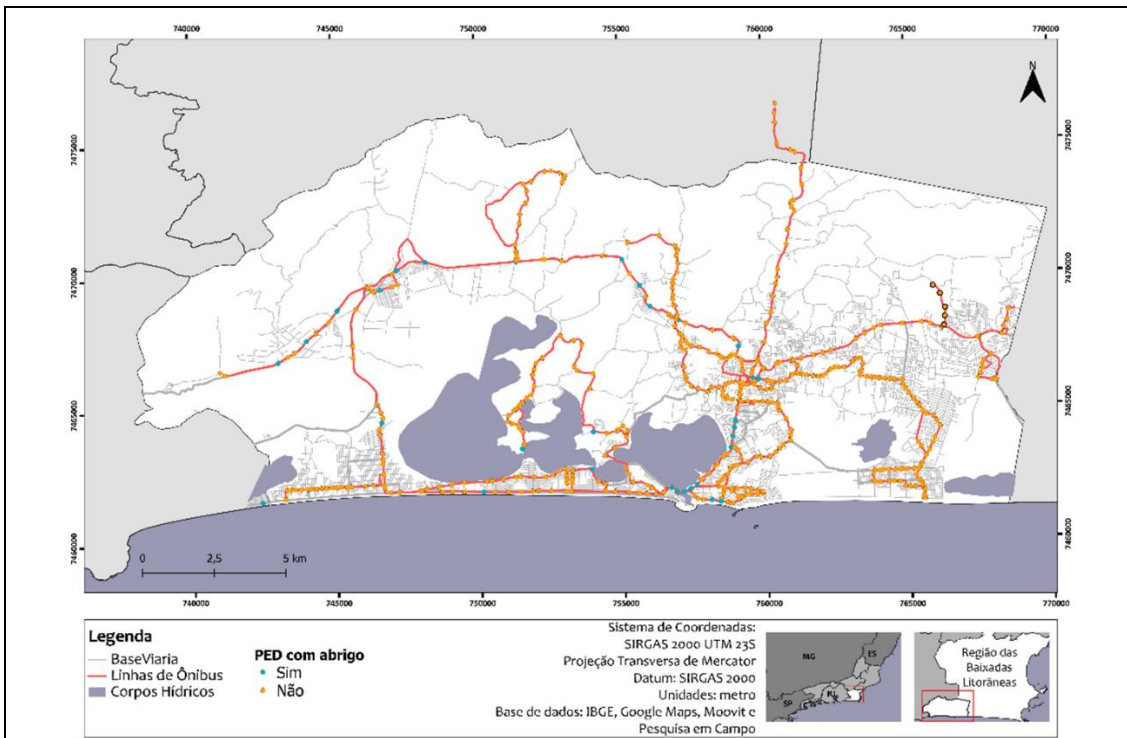
Custo	Composição	Custo por placa/capacitação
Sinalização Vertical	Instalação de sinalização vertical, sinalizando as vias com a indicação do videomonitoramento.	R\$ 250,00
Fiscalização	Implementação de fiscalização por videomonitoramento, com o aproveitamento das câmeras do Centro de Operações e Controle de Saquarema. <i>E o custo associado à essa fiscalização é de atribuição do órgão gestor.</i>	R\$ 0,00
Capacitação	Treinamento de agentes de trânsito.	R\$ 60.000,00



Quadro 24: Ficha Projeto 24: - Sistema de Transporte Público Integrado

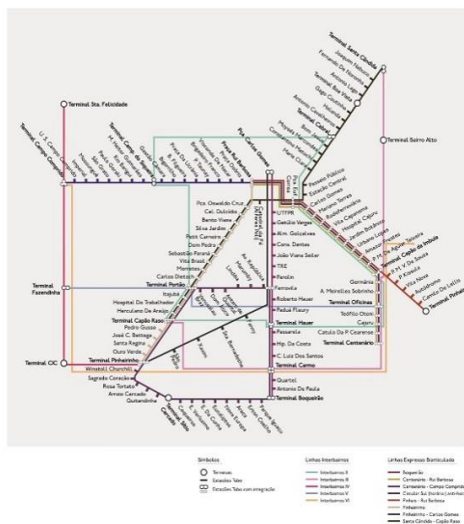
Ficha Projeto 24: Sistema de Transporte Público Integrado						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 10 - Redução das Desigualdades e 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, revisar a rede de transporte coletivo, ampliando a acessibilidade ao serviço. Integrar o sistema de transporte coletivo por ônibus aos demais modos de transporte, em especial transportes ativos.					
Eixo	TP; PC; CC; GE					
Problema a ser resolvido	Baixa acessibilidade ao transporte público em determinadas regiões; sobreposição de linhas nos principais corredores e centralidade; atualização do sistema de controle e remuneração do serviço; falta de integração modal; falta de articulação do serviço de transporte com outros níveis da administração, em especial o estadual.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU); Operadores do serviço de transporte público.					
Aspectos relevantes	O acesso ao transporte é um direito social, conforme prevê o Art. VI da Constituição Federal brasileira. Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê em seu art. 1º que: a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano e objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Contratação de um estudo de reestruturação do transporte público coletivo municipal de passageiros por ônibus.					
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 850.000,00					
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades - Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média		Alta	X
Localização						





Inspiração

Rede de transporte tronco alimentada de Curitiba PR



Fonte: <https://viviankadowaki.com.br/2021/04/29/rede-integrada-de-transporte-rit-criacao-do-mapa-dos-itinerarios-da-cidade-de-curitiba/>



Tabela 31: Composição do custo unitário Sistema de Transporte Público Integrado.

Custo	Composição	Custo por estudo
Estudo	Estudo de reestruturação do transporte público coletivo municipal de passageiros por ônibus que inclua: Reestruturação das linhas do sistema de transporte público coletivo de passageiros. Atualização dos regulamentos dos serviços de transporte público; Ampliar a gestão do subsídio tarifário; Readequação dos terminais / Inserção de terminais de integração multimodal de passageiros (ônibus-ônibus, ônibus-bicicleta etc.).	R\$ 850.000,00



Quadro 25: Ficha Projeto 25: - Sistema Integrado de Transporte e Trânsito (SITT)

Ficha Projeto 25: Sistema Integrado de Transporte e Trânsito (SITT)						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial a ODS 2 - Fome Zero e Agricultura Sustentável, 3 - Saúde e Bem-Estar, 7 - Energia Limpa e Acessível, 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico, 10 - Redução das Desigualdades, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes e 17 - Parcerias e Meios de Implementação; Especificamente, monitorar, avaliar e propor alterações nas políticas e ações de transporte e trânsito no município.					
Eixo	GE; EU; SV; PC; CC; LU					
Problema a ser resolvido	Falta de informação acerca do transporte e trânsito do município; Falta de informações sobre a operação dos serviços de transportes; Falta de conhecimento de quantidade e dados sobre os sinistros de trânsito do município; Falta de canal permanente de atendimento ao usuário.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretário Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Gestão, Inovação e Tecnologia (SMGIT); Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU); Conselho Municipal de Transporte e Trânsito; Observatório da Mobilidade; Operadores do serviço de transporte público.					
Aspectos relevantes	Manter parceria com DETRAN-RJ e DER-RJ para obtenção dos dados relativos à frota e sinistros de trânsito; Criação de um banco de dados; Análise dos dados com foco na identificação das causas e proposições de melhorias; Elaboração e divulgação de relatório com informações sobre o sistema de transportes; Promover o controle sobre os serviços de transporte público, considerando aspectos da operação (planejado e realizado) e o controle sobre o financiamento do serviço, em especial, o subsídio tarifário. Subsidiar os "Agentes da Mobilidade" para tomada de decisões.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Desenvolvimento de sistema de controle de monitoramento de transporte e trânsito.					
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 1.500.000,00					
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades - Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos



Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X
------------------------------------	--------------	--	--------------	--	-------------	---

Localização

Centro Integrado de Operações e Controle, Saquarema-RJ



Fonte: <https://g1.globo.com/rj/regiao-dos-lagos/noticia/2022/04/06/saquarema-inaugura-centro-integrado-de-operacoes-e-controle-que-monitora-veiculos-com-260-cameras-em-pontos-estrategicos.ghtml>

Inspiração

Aplicativo NOI Cidadão, Maceio-AL



Fonte: <https://www.cadaminuto.com.br/noticia/2020/03/04/smtt-realiza-510-atendimentos-por-meio-de-aplicativo-saiba-como-usar>



Tabela 32: Composição do custo unitário Sistema Integrado de Transporte e Trânsito (SITT).

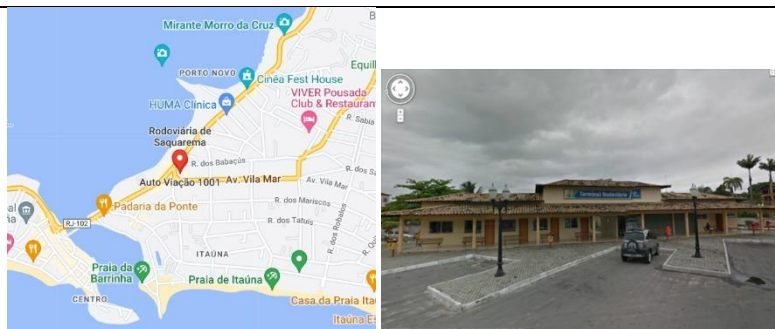
Custo	Composição	Custo por estudo
Estudo	Desenvolvimento de sistema de controle de monitoramento de transporte e trânsito.: Módulo I: Frota Módulo II: Multas e Sinistros Módulo III: Ocorrências criminais Módulo IV: Gestão das Autorizações, Permissões e Concessões (todos os serviços de transportes: ônibus, bicicletas compartilhadas, taxis, carros por aplicativos) Módulo V: Índice de Satisfação do Usuário (ISU) Modulo VI: Governança do PlanMob	R\$ 1.500.000,00



Quadro 26: Ficha Projeto 26 – Terminal Rodoviário Municipal

Ficha Projeto 26: Terminal Rodoviário Municipal						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial a 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, ampliar a acessibilidade ao serviço de transporte coletivo municipal e intermunicipal de passageiros; orientar desenvolvimento urbano no entorno da rodoviária.					
Eixo	TP					
Problema a ser resolvido	Dificuldade de acesso ao serviço de transporte intermunicipal de passageiros; ausência de infraestrutura e serviços adequados para conforto e segurança dos usuários; falta de integração entre o transporte público de passageiros municipal e intermunicipal.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretário Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Operadores do serviço de transporte público municipal e intermunicipal.					
Aspectos relevantes	Ampliar a integração entre transporte rodoviário intermunicipal e municipal; Considerar nas intervenções relativas ao Eixo comércio e Serviços, em especial da Avenida Saquarema, a melhoria no acesso de veículos e pedestres ao terminal.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio			Longo	
		Contratação de um projeto de requalificação física da rodoviária; Contratação de um projeto viário para melhorar acesso e a circulação de veículos e pessoas no entorno do terminal.				
Custo do projeto	Curto	Médio			Longo	
		R\$ 1.200.000,00				
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						
Terminal Rodoviário, Saquarema-RJ						





Fontes: <https://www.google.com.br/maps>

<http://wikimapia.org/23144478/pt/Terminal-Rodovi%C3%A1rio-de-Saquarema>

Inspiração

Terminal de Integração Cabo, na Grande Recife



Fonte: <https://diariodotransporte.com.br/2021/04/09/ti-cabo-no-grande-recife-passa-a-operar-com-integracao-temporal-a-partir-de-sabado-10/>



Nota Explicativa Terminal Rodoviário Municipal:

O acesso ao transporte é um direito social, conforme prevê o Art. VI da Constituição Federal brasileira. Partindo desse pressuposto, o serviço de transporte coletivo ofertado deve buscar atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial a 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis;

O quadro atual apresenta, porém, lacunas no que tange o cumprimento desse objetivo, pois se observa carência de infraestrutura e serviços adequados para conforto e segurança dos usuários. Estes problemas são recorrentes devido à dificuldade de acesso ao serviço de transporte intermunicipal de passageiros.

Parte desse problema deriva da falta de integração entre o transporte público de passageiros municipal e intermunicipal, uma vez que o próprio terminal rodoviário. No caso de Saquarema, o atual terminal, localizado na Rua dos Pescadores, 51 - Itaúna, Saquarema - RJ, perto da lagoa, próximo ao canal de encontro com o mar, atende apenas ao serviço intermunicipal.

Com o objetivo de sanar esses problemas, é proposto o desenvolvimento de um projeto de requalificação física da rodoviária. Esta intervenção visa uma adequação à demanda dos munícipes que desejam por um espaço com mais conforto e segurança, além de integrado ao seu entorno.

Além disso, o acesso à edificação deve ser repensado, uma vez que se localiza na interseção de vias importantes para a mobilidade do município, onde há concentração de diversas atividades. Deve ser considerado a reestruturação dos eixos de desenvolvimento do município, em especial do Eixo Comércio e Serviços.



Tabela 33: Composição do custo unitário Terminal Rodoviário Municipal.

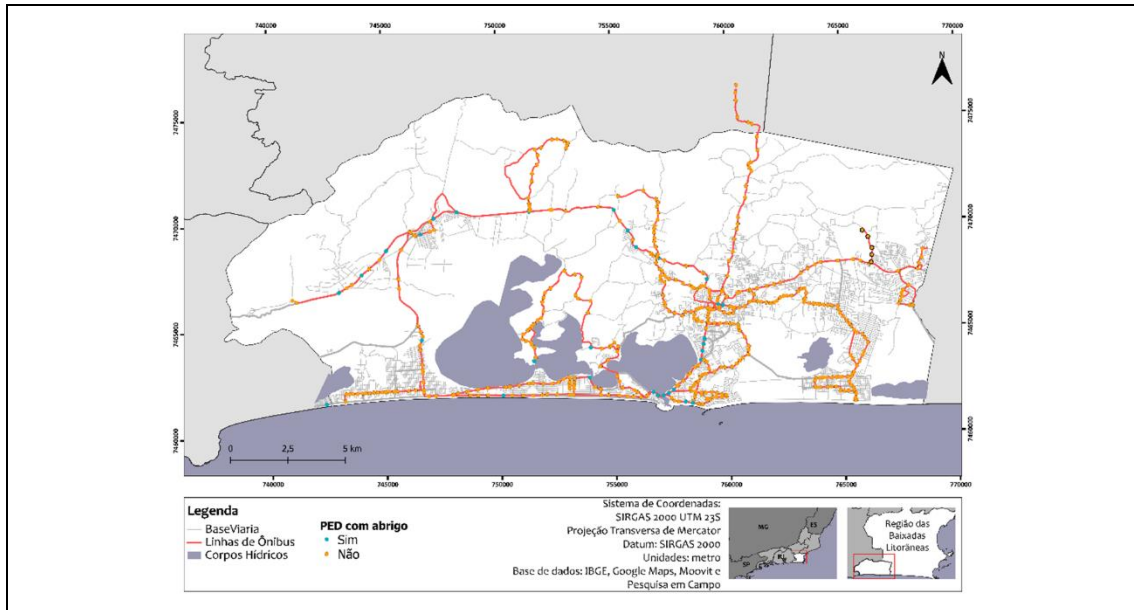
Custo	Composição	Custo por estudo
Estudo	Contratação de um estudo que: Desenvolva um projeto de requalificação física da rodoviária e desenvolva projeto viário para melhorar acesso e a circulação de veículos e pessoas no entorno do terminal.	R\$ 1.200.000,00



Quadro 27: Ficha Projeto 27 – Transição energética dos ônibus

Ficha Projeto 27: Transição energética dos ônibus						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico, 10 - Redução das Desigualdades e 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis e 14 - Vida na Água; especificamente, iniciar o processo de mudança de matriz energética no transporte público.					
Eixo	TP					
Problema a ser resolvido	Iniciar o processo de matriz energética do sistema de transporte público; aumentar o grau de satisfação dos usuários; reduzir os impactos ambientais causados pelo transporte coletivo.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA).					
Aspectos relevantes	Art. 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio			Longo	
	Substituição de parte da frota por veículos elétricos; Estudo para avaliar a viabilidade e os impactos ambientais de diferentes tipos de tecnologia.	Substituição de parte da frota por veículos elétricos			Substituição de parte da frota por veículos elétricos	
Custo do projeto	Curto	Médio			Longo	
	R\$ 2.350.000,00	R\$ 2.000.000,00			R\$ 4.000.000,00	
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades - Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						





Inspiração

Ônibus elétrico, São Paulo (Capital)



Fonte: <https://www.radioonibus.com.br/eletra-participa-do-dia-da-mobilidade-eletrica-com-novos-onibus-eletricos-100-brasileiros/>



Nota Explicativa Transição energética dos ônibus:

No Brasil, o crescimento e adensamento de centros urbanos significou também o fomento do modo rodoviário para se locomover dentro das cidades. Tal processo levou a ampliação do sistema de transporte coletivo, que além de ser uma opção mais acessível, se mostrou uma opção sustentável quando comparada ao veículo particular.

Com o decorrer dos anos, porém, surgiram novas preocupações ambientais, e os níveis de emissão de poluentes se mostraram preocupantes. Atualmente, a matriz energética se consolida através de combustíveis fósseis e fontes de energia não renováveis, que contribuem para a poluição, como é o caso de Saquarema.

Visando reverter os prejuízos ambientais, os caminhos para uma transição energética que reduza a emissão de carbono devem abranger múltiplas perspectivas de desempenho em diferentes setores. Isso, uma vez que o sistema de transporte coletivo é essencial e afeta todos dentro da cidade, para além dos usuários. A poluição do ar afeta não só a qualidade de vida da população, mas gera também problemas socioambientais difíceis de serem revertidos. Assim, ações mitigadoras se mostram necessárias perante a questão.

Nesse sentido, é visando atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial a 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis que se apresenta a proposta de substituição da atual matriz energética por uma matriz renovável que, por sua vez, permitirá atender igualmente a demanda energética, não afetando o rendimento do sistema, mas com menores impactos ambientais.

Um aspecto importante é o acelerado avanço tecnológico com pesquisas direcionadas substituição, de forma a contribuir para a redução dos custos para aquisição e aumento sua vida útil.

Com base no exposto, fica evidente que a implementação parcial de uma frota de ônibus elétricos no município de Saquarema é uma boa alternativa na redução dos prejuízos causados aos envolvidos, seja na melhora da qualidade de vida, ou na redução da emissão de poluentes.



Tabela 34: Composição do custo unitário Transição energética dos ônibus.

Custo	Composição	Custo por estudo/por veículo
Estudo	Estudo que: Avaliar a viabilidade e os impactos ambientais de diferentes tipos de tecnologia (biodiesel, hidrogênio etc.), bem como econômico financeiros da substituição da frota; Capacitação técnica e operacional quanto ao uso da nova tecnologia.	R\$ 350.000,00
Frota Elétrica	Criação da Linha verde circular com combustível mais sustentável e materiais que causam menor impacto ambiental na elaboração dos ônibus – linha que transite por pontos turísticos da cidade (lagoas, praias, serra) e substituição parcial da frota por veículos elétricos.	R\$ 2.000.000,00



Quadro 28: Ficha Projeto 28 – Trânsito da Paz

Ficha Projeto 28: Trânsito da Paz						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 4 - Educação de Qualidade, 5 - Igualdade de Gênero, 10 - Redução das Desigualdades, 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis e 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes; especificamente, introduzir o tema "educação na mobilidade" para a população de forma geral, proporcionam uma reflexão sobre as questões do trânsito com foco na segurança e diminuição dos sinistros de trânsito.					
Eixo	GE					
Problema a ser resolvido	Ausência de ações estruturadas e contínuas de educação para mobilidade entre motoristas, pedestre, ciclistas e motociclistas.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretaria Municipal de Educação, Cultura, Inclusão, Ciência e Tecnologia (SMECICT); Secretaria Municipal de Comunicação Social (SMCS); Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social (SMDS); Guarda Civil; Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro.					
Aspectos relevantes	A Organização Mundial da Saúde – OMS lançou em 2021 a segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, cuja a meta é reduzir pelo menos em 50% das mortes e lesões no trânsito até 2030. Conscientizar a população sobre o uso adequado do sistema viário, respeito as regras de trânsito, como por exemplo não estacionar nas calçadas, respeitar os ciclistas etc.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Promover campanhas.	Promover campanhas.		Promover campanhas.		
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 110.800,00	R\$ 166.200,00		R\$ 277.000,00		
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; FUNSET-Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						
Sugere-se que as blitzen educativas aconteçam em locais com maior circulação de veículos, como na Av. Saquarema, por exemplo, bem como a abordagem de turistas na orla.						
Inspiração						
Blitz educativa em Porto Alegre-RS						





Fonte: <https://prefeitura.poa.br/eptc/noticias/blitz-educativa-da-eptc-aborda-56-motociclistas-na-osvaldo-aranha>



Tabela 35: Composição do custo unitário Trânsito da Paz.

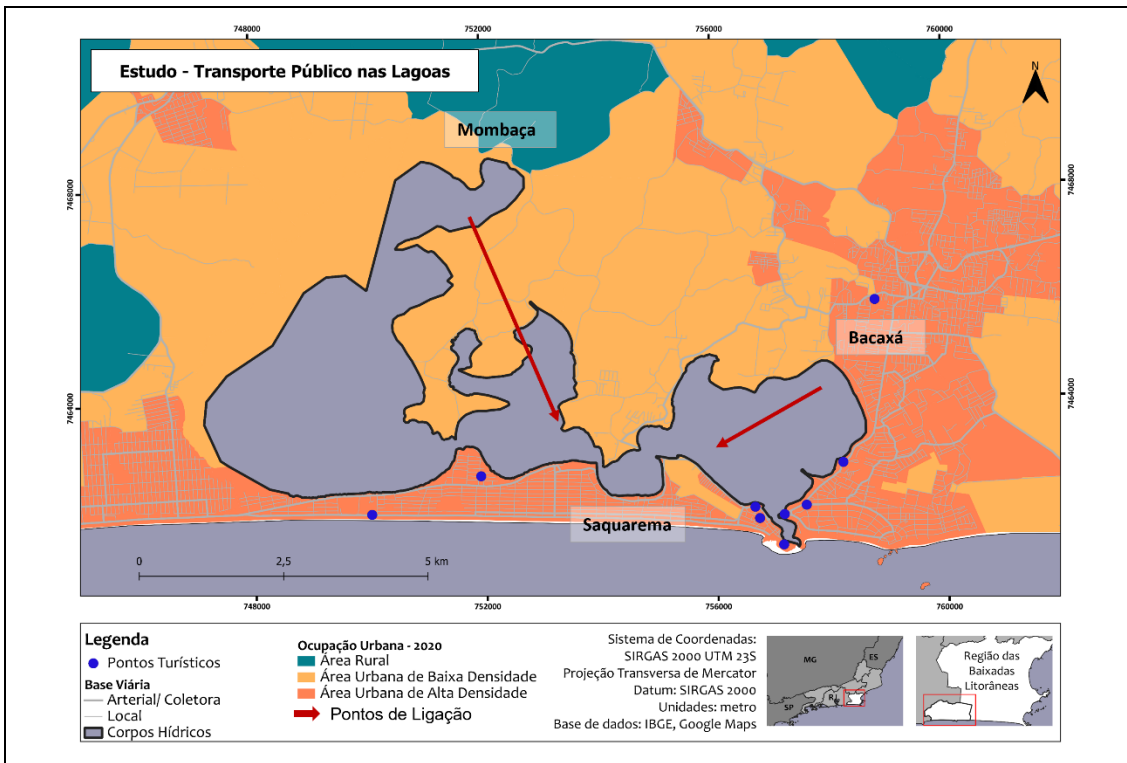
Custo	Composição	Custo por campanha
Campanha	<p>Promover campanhas com os seguintes temas: Trânsito legal é trânsito com respeito – Ações de intensificação da fiscalização, incluindo “blitz” educativa por um período para posterior cobrança de postura.</p> <p>Trânsito seguro é trânsito para todos – Realização de seminários, “blitz”, eventos e ações públicas.</p> <p>Turismo e trânsito legal – ações direcionada aos turistas e intensificadas em alta temporada.</p> <p>Duas rodas também levam vidas – realização de eventos com motociclistas e ciclistas.</p> <p>Detran multa educativa (Ex.: Pernambuco) com curso de capacitação e reciclagem antes da multa em si.</p> <p>Impressão de material: R\$ 3.000,00 Contratação de monitores: R\$ 43.200,00 (três monitores) Premiação para os concursos: R\$ 4.200,00 Bonificações para Despesas Indiretas - BDI: R\$ 5.000,00 Total: R\$ 55.400,00 (previsão de custo anual)</p>	R\$ 55.400,00



Quadro 29: Ficha Projeto 29 – Transporte Público nas Lagoas

Ficha Projeto 29: Transporte Público nas Lagoas						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico, 10 - Redução das Desigualdades e 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis e 14 - Vida na Água; especificamente, inserir mais uma opção modal e regulamentar os barqueiros.					
Eixo	TP					
Problema a ser resolvido	Maior diversificação de modos de transporte.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP); Secretário Municipal de Esporte, Lazer e Turismo (SMELT); Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA).					
Aspectos relevantes	Entre os Dois Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Artigo 5º, a Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada, entre outros, nos princípios desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; no Artigo 6º, que discorre sobre as diretrizes, define entre elas a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; já no Art. 23. VII parágrafo VII, no Capítulo V, Diretrizes para o Planejamento e Gestão dos Sistemas de Mobilidade urbana, diz que os entes federativos poderão utilizar na gestão do transporte e mobilidade urbana o monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Estudo para avaliar o projeto de transporte, inclusive turístico nas lagoas.					
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 800.000,00					
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa	x	Média		Alta	
Localização						





Inspiração

Embarcação, Vitória-ES



Fonte: <https://www.es.gov.br/Noticia/governador-acompanha-teste-da-embarcacao-do-novo-aquaviario>



Nota Explicativa Transporte Público nas Lagoas:

O processo de formação do município de Saquarema é marcado pela conquista de novos territórios junto à sua lagoa, dinâmica que fomentou o desenvolvimento ao seu entrono, originando a vila, e posteriormente a cidade.

Atualmente, segundo o IBGE, Saquarema conta com o contingente populacional de 89.559 habitantes, e abrange uma área territorial de 352,130km². Desses 17km pertencem a lagoa de Saquarema, o maior corpo hídrico do município, constituída por quatro "lagoas" menores: Mombaça, Boqueirão, Jardim e lagoa de Fora.

Dentro do estado do Rio de Janeiro, o turismo abarca papel importante na economia, sendo essencial para o desenvolvimento de Baixadas Litorâneas, uma vez que atividades turísticas geram benefícios não somente às cidades sede, mas também às regiões vizinhas. Dentre os benefícios destacam-se a geração de empregos, produção de bens e serviços, além da melhoria de qualidade de vida da população. Esse cenário, porém, só é possível perante algumas condições básicas, como a acessibilidade através dos transportes necessários.

"O chamado espaço turístico seria, assim, a produção de um discurso e de uma imagem sobre os lugares que desperta o desejo de lhe experienciar turisticamente, de ali realizar determinadas práticas." (PIMENTEL; CASTROGIOVANNI, 2015, p. 446). Nesse sentido, com o objetivo de criar um ambiente atrativo para turistas, o transporte público nas lagoas se mostra indispensável no quadro da região.

Para encurtar as distâncias entre destinos ao redor da lagoa, bem como garantir o acesso à pontos turísticos essenciais da cidade, o transporte aquaviário dentro da lagoa de Saquarema contribui para um cenário favorável ao desenvolvimento do comércio local, além de facilitar o acesso ao mar.



Tabela 36: Composição do custo unitário Transporte Público nas Lagoas.

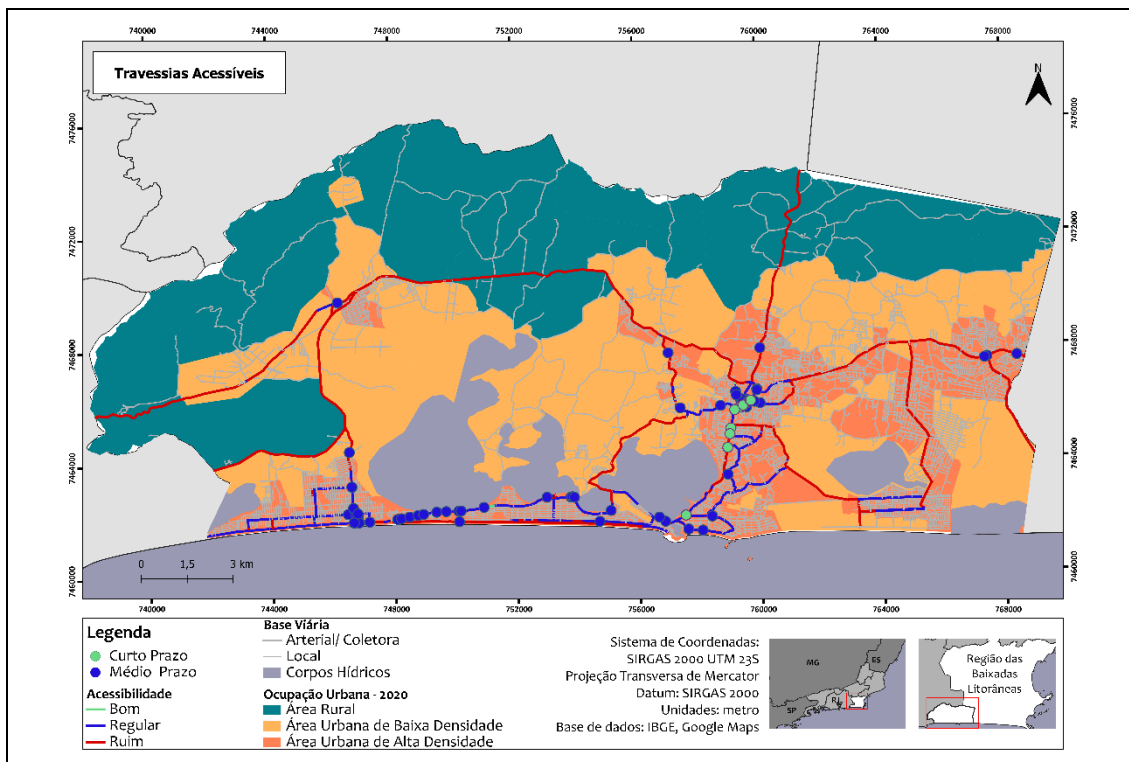
Custo	Composição	Custo por estudo
Estudo	Contratação de um estudo para avaliar o projeto de transporte, inclusive turístico nas lagoas, que englobe: Questões de infraestrutura (p. ex. calado) e técnico e operacionais (rotas, frequência etc.); Requalificação do Píer do antigo Iate Clube; Cadastro dos barqueiros; Indicação de Pontos Turísticos.	R\$ 800.000,00



Quadro 30: Ficha Projeto 30 – Travessias Acessíveis

Ficha Projeto 30: Travessias Acessíveis						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 3 - Saúde e Bem-Estar, 7 - Energia Limpa e Acessível e 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, permitir que pedestres, em especial aqueles com mobilidade reduzida, tenham conforto e segurança durante a travessia e acesso às atividades.					
Eixo	PC; SV					
Problema a ser resolvido	Ausência de padronização e acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida, em especial nos principais corredores viários, mas também nos bairros; falta de continuidade e definição de rotas de pedestres; dificuldade de acesso aos polos geradores de viagem.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP).					
Aspectos relevantes	Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; NBR 9050 de 2002 (ABNT)					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto	Médio		Longo		
	Construção de 14 travessias acessíveis.	Construção de 64 travessias acessíveis.				
Custo do projeto	Curto	Médio		Longo		
	R\$ 630.000,00	R\$ 2.880.000,00				
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/ importância	Baixa		Média		Alta	X
Localização						





Inspiração

Implantação de travessia elevada em São José dos Campos - SP



Fonte:

https://www.google.com/search?q=Implanta%C3%A7%C3%A3o+de+travessia+elevadas+em+S%C3%A3o+Jos%C3%A9+dos+Campos++SP&sxsrf=AB5stBiw-wxdBnAEDpaES7GmZixSrcULxA:1689514612150&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKewiU9rKyrJOA AxxONrkGHa7rA4cQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1536&bih=722&dpr=1.25#imgrc=zJIYG8FI-p-uVM



Tabela 37: Localização das Intervenções Travessias Acessíveis.

Travessias Acessíveis				
Travessia	Coordenada em grau decimal (X)	Coordenada em grau decimal (X)	Prazo	Intervenção
1	-42,471	-22,895	Curto	Construção de travessias acessíveis
2	-42,471	-22,895	Curto	Construção de travessias acessíveis
3	-42,472	-22,895	Curto	Construção de travessias acessíveis
4	-42,474	-22,896	Curto	Construção de travessias acessíveis
5	-42,475	-22,902	Curto	Construção de travessias acessíveis
6	-42,475	-22,904	Curto	Construção de travessias acessíveis
7	-42,471	-22,895	Curto	Construção de travessias acessíveis
8	-42,469	-22,893	Curto	Construção de travessias acessíveis
9	-42,476	-22,908	Curto	Construção de travessias acessíveis
10	-42,468	-22,893	Curto	Construção de travessias acessíveis
11	-42,489	-22,93	Curto	Construção de travessias acessíveis
12	-42,496	-22,932	Médio	Construção de travessias acessíveis
13	-42,467	-22,89	Médio	Construção de travessias acessíveis
14	-42,47	-22,893	Médio	Construção de travessias acessíveis
15	-42,488	-22,934	Médio	Construção de travessias acessíveis
16	-42,47	-22,895	Médio	Construção de travessias acessíveis
17	-42,473	-22,891	Médio	Construção de travessias acessíveis
18	-42,594	-22,931	Médio	Construção de travessias acessíveis
19	-42,467	-22,89	Médio	Construção de travessias acessíveis
20	-42,595	-22,93	Médio	Construção de travessias acessíveis
21	-42,467	-22,89	Médio	Construção de travessias acessíveis
22	-42,594	-22,931	Médio	Construção de travessias acessíveis
23	-42,472	-22,893	Médio	Construção de travessias acessíveis
24	-42,472	-22,893	Médio	Construção de travessias acessíveis
25	-42,471	-22,893	Médio	Construção de travessias acessíveis
26	-42,597	-22,93	Médio	Construção de travessias acessíveis
27	-42,596	-22,921	Médio	Construção de travessias acessíveis
28	-42,561	-22,929	Médio	Construção de travessias acessíveis
29	-42,561	-22,932	Médio	Construção de travessias acessíveis
30	-42,517	-22,932	Médio	Construção de travessias acessíveis
31	-42,513	-22,928	Médio	Construção de travessias acessíveis
32	-42,384	-22,878	Médio	Construção de travessias acessíveis
33	-42,393	-22,879	Médio	Construção de travessias acessíveis
34	-42,465	-22,894	Médio	Construção de travessias acessíveis
35	-42,471	-22,893	Médio	Construção de travessias acessíveis



36	-42,466	-22,877	Médio	Construção de travessias acessíveis
37	-42,47	-22,895	Médio	Construção de travessias acessíveis
38	-42,595	-22,933	Médio	Construção de travessias acessíveis
39	-42,595	-22,933	Médio	Construção de travessias acessíveis
40	-42,394	-22,879	Médio	Construção de travessias acessíveis
41	-42,594	-22,93	Médio	Construção de travessias acessíveis
42	-42,581	-22,931	Médio	Construção de travessias acessíveis
43	-42,58	-22,931	Médio	Construção de travessias acessíveis
44	-42,577	-22,931	Médio	Construção de travessias acessíveis
45	-42,574	-22,93	Médio	Construção de travessias acessíveis
46	-42,573	-22,93	Médio	Construção de travessias acessíveis
47	-42,569	-22,929	Médio	Construção de travessias acessíveis
48	-42,565	-22,929	Médio	Construção de travessias acessíveis
49	-42,562	-22,929	Médio	Construção de travessias acessíveis
50	-42,561	-22,929	Médio	Construção de travessias acessíveis
51	-42,553	-22,928	Médio	Construção de travessias acessíveis
52	-42,533	-22,924	Médio	Construção de travessias acessíveis
53	-42,526	-22,924	Médio	Construção de travessias acessíveis
54	-42,525	-22,924	Médio	Construção de travessias acessíveis
55	-42,525	-22,924	Médio	Construção de travessias acessíveis
56	-42,498	-22,931	Médio	Construção de travessias acessíveis
57	-42,484	-22,935	Médio	Construção de travessias acessíveis
58	-42,481	-22,93	Médio	Construção de travessias acessíveis
59	-42,476	-22,917	Médio	Construção de travessias acessíveis
60	-42,495	-22,878	Médio	Construção de travessias acessíveis
61	-42,478	-22,895	Médio	Construção de travessias acessíveis
62	-42,491	-22,896	Médio	Construção de travessias acessíveis
63	-42,467	-22,894	Médio	Construção de travessias acessíveis
64	-42,471	-22,894	Médio	Construção de travessias acessíveis
65	-42,471	-22,894	Médio	Construção de travessias acessíveis
66	-42,471	-22,895	Médio	Construção de travessias acessíveis
67	-42,47	-22,894	Médio	Construção de travessias acessíveis
68	-42,473	-22,892	Médio	Construção de travessias acessíveis
69	-42,473	-22,892	Médio	Construção de travessias acessíveis
70	-42,469	-22,893	Médio	Construção de travessias acessíveis
71	-42,6	-22,862	Médio	Construção de travessias acessíveis
72	-42,593	-22,932	Médio	Construção de travessias acessíveis
73	-42,595	-22,932	Médio	Construção de travessias acessíveis
74	-42,595	-22,928	Médio	Construção de travessias acessíveis



75	-42,596	-22,91	Médio	Construção de travessias acessíveis
76	-42,59	-22,932	Médio	Construção de travessias acessíveis
77	-42,594	-22,93	Médio	Construção de travessias acessíveis
78	-42,596	-22,921	Médio	Construção de travessias acessíveis



Tabela 38: Composição do custo unitário Travessias Acessíveis.

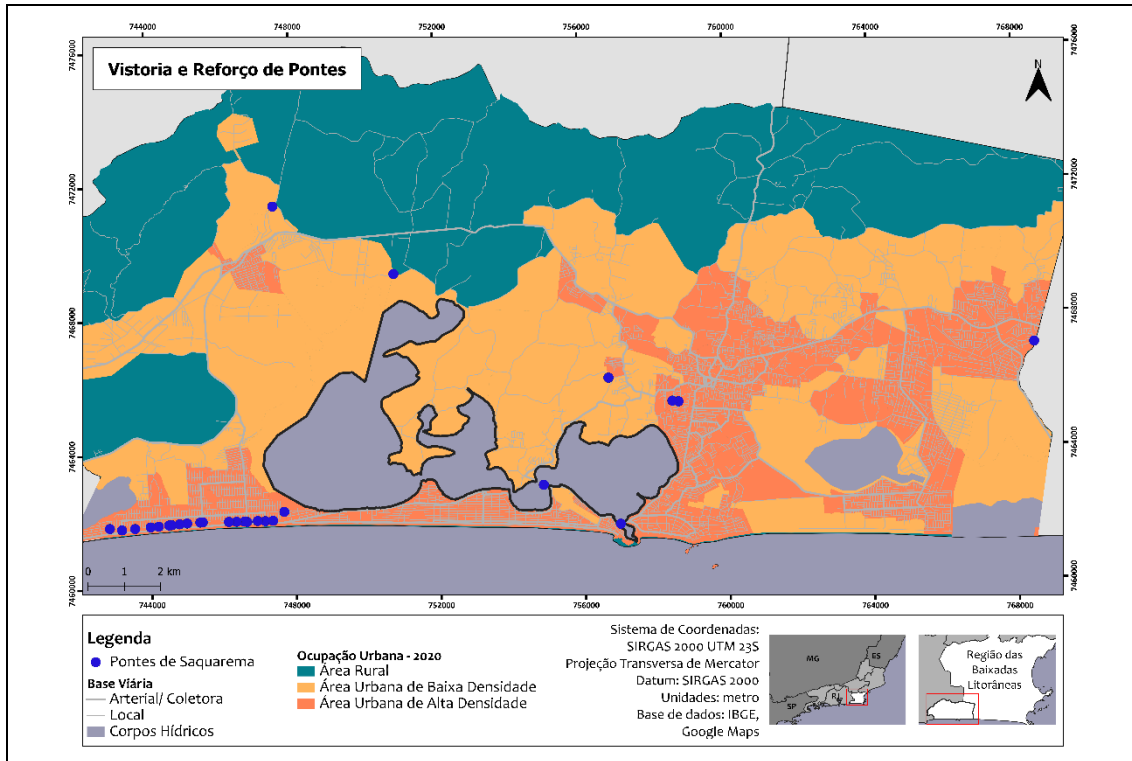
Custo	Composição	Custo por travessia
Travessias	Construção de travessias acessíveis nos pontos indicados que englobem os seguintes conceitos: Promover revitalização das travessias existentes; Implantação de rampas para cadeirantes; Implantação de pisos táteis; Implantação de faixa elevada onde há necessidade de redução da velocidade de veículos; implantação de botoeiras e sinal sonoro em travessias semaforizadas.	R\$ 45.000,00



Quadro 31: Ficha Projeto 31 – Vistoria e reforço de pontes

Ficha Projeto 31: Vistoria e reforço de pontes						
Objetivo	Atender aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial as ODS 3 - Saúde e Bem-Estar e 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis; especificamente, avaliar as condições estruturais de pontes e adequá-las à circulação de pedestres e ciclistas (quando for o caso), aumentando a acessibilidade à área central do município, bem como aos bairros.					
Eixo	SV					
Problema a ser resolvido	Baixa capacidade das pontes instaladas no município dificultando acesso de pessoas e veículos ao Centro de Saquarema, bem como aos bairros.					
Atores envolvidos	Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI); Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (SMTSP); Secretaria Municipal de Segurança e Ordem Pública (SMSOP).					
Aspectos relevantes	Através do programa em vigor "Saquarema Não Para" que trata da reestruturação e construção de pontes e pontilhões intervir na região de Jaconé, bem como outras regiões como Verde Vale e Ipatangas, sendo que nesta última está sendo construída a maior ponte do município que possui 31 m de extensão e 7 m de largura.					
Ações/ Estratégias do projeto	Curto		Médio		Longo	
	Estudo de vistoria e reforços para 13 pontes de veículos.		Estudo de vistoria e reforços para 16 pontes de pedestres.			
Custo do projeto	Curto		Médio		Longo	
	R\$ 5.850.000,00		R\$ 7.200.000,00			
Fontes de Financiamento	Tesouro Municipal; Programas: Pró-Transporte; Finem - Mobilidade urbana; Avançar Cidades – Mobilidade Urbana; Programa 2219 Mobilidade Urbana.					
Prazo de implantação	Curto	2 anos	Médio	5 anos	Longo	10 anos
Prioridade/importância	Baixa		Média	X	Alta	
Localização						





Inspiração

Duplicação da ponte em Macaé-RJ



Fonte:

https://www.google.com/search?q=Implanta%C3%A7%C3%A3o+de+travessia+elevadas+em+S%C3%A3o+Jos%C3%A9+dos+Campos+-+SP&sxsrf=AB5stBiw-wxdBnAEDpaES7GmZixSrcULxA:1689514612150&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKewiU9rKyrJOA AxxONrkGHa7rA4cQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1536&bih=722&dpr=1.25#imgrc=zJIYg8FI-p-uVM



Tabela: Localização das Intervenções Vistoria e reforço de pontes.

Pontes - Para automóveis			
Localização	Latitude	Longitude	Prazo
Rua João catarino	22°55'18.98"S	42°30'53.52"O	Curto
Av. Saquarema	22°55'56.82"S	42°29'38.87"O	Curto
Av. dos Coqueiros	22°52'58.94"S	42°22'57.70"O	Curto
pte.103	22°55'54.32"S	42°35'23.71"O	Curto
Rua Setenta e Seis	22°55'55.78"S	42°36'26.97"O	Curto
Rua 47	22°56'3.35"S	42°37'42.84"O	Curto
Rua 13	22°55'45.29"S	42°35'5.39"O	Curto
Av. Um	22°56'0.46"S	42°37'15.08"O	Curto
Av Alfredo Cardoso	22°53'35.09"S	42°29'50.85"O	Curto
Av. Ademair Aurelino Barreto	22°53'57.35"S	42°28'48.84"O	Curto
Rua Setenta e sete	22°55'55.43"S	42°36'24.56"O	Curto
Estrada Mun	22°51'54.41"S	42°33'19.58"O	Curto
Durval Souza	22°50'49.10"S	42°35'17.09"O	Curto
Pontes - Para Pedestres			
Localização	Latitude	Longitude	Prazo
R. 106	22°55'53.93"S	42°35'16.25"O	Médio
R.100	22°55'54.20"S	42°35'31.17"O	Médio
R.95	22°55'54.85"S	42°35'44.07"O	Médio
R.91	22°55'54.98"S	42°35'51.66"O	Médio
R.88	22°55'55.09"S	42°35'59.15"O	Médio
R.71	22°55'56.63"S	42°36'39.67"O	Médio
R.11	22°55'57.43"S	42°36'47.13"O	Médio
-	22°55'58.31"S	42°36'54.72"O	Médio
-	22°55'58.54"S	42°36'57.13"O	Médio
-	22°55'59.74"S	42°37'7.29"O	Médio
-	22°56'2.03"S	42°37'30.13"O	Médio
-	22°56'2.01"S	42°37'54.66"O	Médio
Av. Gesy Sardinha	22°53'58.00"S	42°28'42.90"O	Médio



Tabela: Composição do custo unitário Vistoria e reforço de pontes.

Custo	Composição	Custo por estudo
Estudo	Estudo de vistoria e reforços de pontes que contemple a adaptação para travessia de pedestres, PCDs, ciclistas em todas as pontes e o aumento de tráfego de ônibus e caminhões no acesso aos bairros e especial no acesso à Cidade da Educação.	R\$ 45.000,00

