



PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO
SEMPIPE – SECRETARIA MUNICIPAL DE GESTÃO INTEGRADA E PROJETOS ESPECIAIS



ANEXO I
PROJETO BÁSICO

CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE CONSULTORIA TÉCNICA
ESPECIALIZADA PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DE
MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO – PLANMOB



1. OBJETO

Constitui objeto deste Projeto Básico a contratação de empresa especializada para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade do Município de São Gonçalo – PLANMOB. As propostas devem contemplar planos de ação de curto prazo, para implementação nesta gestão administrativa até 2024, médio prazo, até 2030, e longo prazo, propostas que seriam implantadas após 2040.

2. INTRODUÇÃO

A Prefeitura Municipal de São Gonçalo vem por meio deste documento, apresentar o Projeto Básico para contratação de empresa de consultoria técnica especializada para **elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de São Gonçalo – PLANMOB DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO**, que deve contemplar os princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecidos na Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e da Política Nacional sobre Mudança do Clima – Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009.

São Gonçalo é o segundo município do estado do Rio de Janeiro com o maior número de pessoas residentes, com uma população estimada de mais de um milhão de habitantes, segundo o IBGE e uma densidade demográfica que chega a 4035,90 hab/km².

A partir da promulgação do Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257/2001, que tornou obrigatória a elaboração dos planos diretores municipais para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes no país, outras leis que tratam da questão urbana foram promulgadas. Dentre elas, as leis 11.124/2005 e 11.445/2007 que tratam respectivamente sobre os Planos Locais de Habitação de Interesse Social e os Planos Locais de Saneamento Básico, além da Lei Federal 12.587/2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana que é um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, que deve ser entendida como um conjunto de princípios, diretrizes e normas que norteiam a ação do Poder Público e da sociedade em geral, na produção e na gestão das cidades.

Esta lei demanda aos municípios a elaboração do Plano Local de Mobilidade Urbana, promovendo um esforço especial por parte dos técnicos e gestores públicos para o tratamento de questões ligadas aos deslocamentos nas cidades como a acessibilidade



universal, o incentivo a utilização do transporte público e não motorizado, a preservação do meio ambiente natural através da diminuição da emissão de poluentes, dentre outros aspectos, buscando modelos de cidades sustentáveis.

Para além disso, a mobilidade urbana engloba o desenvolvimento urbano, através da discussão do uso e ocupação do solo, bem como questões de saúde e qualidade de vida da população, que estão diretamente ligadas às condições de locomoção cotidiana. O objetivo é proporcionar a qualificação do Sistema de Mobilidade Urbana de nossas cidades por meio do acesso amplo e democrático ao espaço de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

3. JUSTIFICATIVA

Nas últimas décadas o Brasil passou por um intenso processo de urbanização com uma forte tendência para a metropolização, ou seja, para o crescimento e surgimento de grandes cidades. Segundo os dados do Censo 2010 do IBGE, 84,36% da população brasileira vive em áreas urbanas, porém, de acordo com o Ministério das Cidades, *“mesmo nas regiões consideradas como rurais, é crescente a presença de relações sociais e econômicas características do modo de vida urbano”*.

A partir da década de 1950, o país passou por um processo de urbanização voltado à utilização do automóvel, que na época era visto como uma solução para a mobilidade. As cidades foram construídas, reformadas e adaptadas para um modelo de circulação centrado no transporte motorizado, individual e rodoviário, hoje percebido como insustentável, seja pelos problemas ambientais ocasionados, seja pela impossibilidade de suprir as necessidades de infraestrutura que o crescimento acelerado da frota exige.

A combinação da falta de incentivo e investimento no transporte público de passageiros e o direcionamento das ações para beneficiar os automóveis no meio urbano produzem um círculo vicioso que está conduzindo as cidades à imobilidade.

“Esta situação permanece e tende a se agravar: a falta de transporte público de qualidade estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de congestionamento e poluição. Esse uso ampliado do automóvel estimula no médio prazo a expansão urbana e a dispersão das atividades, elevando o consumo de energia e criando grandes diferenças de acessibilidade às atividades.” (ANTP, 1997)



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

Com a promulgação do Estatuto da Cidade, Lei Nº 10.257 de Julho de 2001, estabeleceu-se algumas diretrizes gerais para pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, tais como a garantia do direito a cidades sustentáveis, a gestão democrática, a cooperação entre governos e iniciativa privada, o planejamento da distribuição espacial da população e as atividades econômicas, e a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e das características locais como as principais.

O Estatuto da Cidade exige a elaboração do plano de mobilidade somente aos municípios com mais de 500 mil habitantes, porém a Lei 12.587/2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, tornou obrigatório o Plano para os municípios com população acima de 20 mil habitantes, a mesma exigência para o Plano Diretor, sendo ainda necessário compatibilizá-los.

Um dos principais objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana é aumentar a participação do transporte coletivo e não motorizado na matriz de deslocamentos da população, além da estruturação adequada da malha viária, melhora da qualidade do trânsito e dos serviços de transporte, bem como despoluir o meio ambiente, integrado à política de desenvolvimento urbano.

Para elaboração de um Plano de Mobilidade efetivo e real, deve ser garantida a participação da população, aumentando a transparência das informações e buscando ainda assegurar que as políticas públicas empregadas atendam de fato às demandas prioritárias da sociedade. Esta participação está afirmada tanto na Constituição Federal, quanto na própria Lei da Mobilidade, em seu artigo 7º, que tem como objetivo “consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade”. Este processo deve ser contínuo ao longo do projeto a fim de alcançar o fortalecimento da política pretendida. O meio mais eficaz de garantia da participação popular é a promoção de audiências e consultas públicas, ouvidorias nas instituições responsáveis e órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços, além de ampla comunicação para os usuários.

Também serão observadas as disposições contidas na Lei Complementar nº 184/2018 que criou a autoridade executiva metropolitana através do IRM – Instituto Rio



Metrópole, da qual a municipalidade de São Gonçalo faz parte do seu Conselho Deliberativo. A Lei Complementar nº 184/2018 dispõe sobre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sua composição, organização e gestão e define as funções públicas e serviços de interesse comum.

O primeiro passo para o sucesso do plano é a realização de um diagnóstico do cenário atual da mobilidade urbana, identificando problemas existentes para, a partir deste, criar indicadores, bem como mapas, tabelas e gráficos analíticos.

O plano, que deve apresentar objetivos a curto, médio e longo prazo, deve ainda ser revisto, pelo menos, a cada dez anos, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A alta densidade demográfica, o quadro socioeconômico da população, o PIB municipal, o intenso fluxo de deslocamento da população trabalhadora para outros municípios, principalmente para a cidade do Rio de Janeiro são características locais que devem ser consideradas para as proposições de melhoria na qualidade de vida dos cidadãos a partir das mudanças pretendidas.

Os fluxos internos municipais, a disposição do comércio varejista e do setor de serviços, que são as atividades econômicas mais destacadas, seguido pelo setor secundário, também interferem no planejamento da mobilidade.

4. DO TIPO DE LICITAÇÃO E DO REGIME DE EXECUÇÃO

4.1 A presente licitação será do tipo TÉCNICA E PREÇO.

4.1.1 O critério de julgamento das propostas de preço será o TÉCNICA E PREÇO.

4.2 Será adotado o regime de execução **empreitada por preço unitário**.

5. DIRETRIZES GERAIS

O desenvolvimento do Plano Diretor de Mobilidade Urbana deverá estar pautado nos princípios e diretrizes estabelecidos na Lei Federal 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, com fundamento nos seguintes princípios:

- Acessibilidade universal;



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

- Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

- Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.”
- A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:
- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

A Instrução Normativa nº 27, de 11 de julho de 2017, que regulamenta a reformulação do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ-TRANSPORTE, ressalta que os planos municipais de mobilidade urbana devem abordar o conteúdo mínimo exigido pela Lei nº 12.587/12 em seu artigo 24, sendo:

Observado o conteúdo técnico mínimo, a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana deve contemplar, definindo no seu Projeto Básico, pelo menos, as seguintes ações e documentos:

- a) o planejamento do processo de elaboração da política e do plano em todas as suas etapas, que deverá conter a definição da organização administrativa e institucional para a coordenação e execução do processo, formulação preliminar dos princípios, diretrizes, objetivos, especificação técnica dos trabalhos e definição da participação social;
- b) a elaboração do diagnóstico da situação local, com a devida caracterização do município, do ambiente, dos deslocamentos, da mobilidade urbana local e outras políticas relacionadas;



- c) a elaboração de prognósticos e alternativas para o desenvolvimento da mobilidade urbana, com a definição de objetivos, metas e ações estratégicas que atendam às soluções identificadas pelo poder público gestor e pela sociedade local como necessárias e almejadas para a cidade, de curto, médio e longo prazo;
- d) a elaboração de mecanismos e procedimentos de regulação, de fiscalização e de participação social;
- e) a elaboração de instrumentos para o monitoramento e avaliação sistemática da eficiência e eficácia das ações programadas; e
- f) a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, propriamente dita.

6. ÁREA DE ABRANGÊNCIA

O Plano de Mobilidade do Município de São Gonçalo, embora esteja restrito aos limites do município, deverá considerar as áreas limítrofes dos municípios vizinhos, bem como a articulação dos sistemas viários e de transporte com as cidades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

7. ESTRUTURA DO PLANMOB

Em janeiro de 2018 foi criado um grupo de trabalho denominado Núcleo de Planejamento Urbano (NPU) formado por funcionários efetivos da Secretaria Municipal de Planejamento e Projetos Especiais associado às demais secretarias (transporte, desenvolvimento urbano, meio ambiente, dentre outras), o qual realizou estudos com ênfase em mobilidade urbana, sendo um dos objetivos o desenvolvimento da etapa inicial do PLANMOB, a fase de diagnóstico.

Por conta de uma estratégia metodológica, esta fase de diagnóstico foi dividida em três blocos que compreendem a caracterização geral do município, caracterização urbana e um último bloco com a apresentação do cenário de transporte ativo da cidade.

Essa etapa deverá ser avaliada e consolidada com os devidos ajustes necessários para nova etapa de prognóstico. Para isso será necessária a validação de dados, a atualização dos índices encontrados e aplicação de novas pesquisas de campo.



Durante esse estudo, além de ter sido feito um compilamento de dados relevantes para a mobilidade e planejamento urbano, foram elencados caminhos e estratégias que ao mesmo tempo torna possível o agrupamento de dados para essa etapa mas também precede a estruturação da etapa seguinte propositiva. O Bloco II criou a divisão de macrozonas através do agrupamento de setores censitários e por isso viabilizou a extração de dados existentes, além da modelagem do cenário de transporte da cidade.

De acordo com essa divisão estabelecida será possível a implantação de uma proposta para a cidade não só para a mobilidade urbana, mas para a sua interlocução com o planejamento de usos do solo, ocupação urbana, instrumentos urbanísticos, gerência de centralidades, entre outras aplicações.

Portanto como tópicos gerais do PLANMOB, fica estabelecida seguinte estrutura:

7.1.1 Fase I: Diagnóstico

Coleta de dados referente aos aspectos relevantes que servirão de base para a compreensão da cidade.

- Diagnóstico I: Caracterização Geral do Município
- Diagnóstico II: Sistema de Mobilidade Urbana (Caracterização do Sistema de Transporte Público e do Sistema Viário).
- Diagnóstico III: Caracterização do Sistema de Transporte Ativo

7.1.2 Fase II: Consolidação da Base de Informações e Execução de Pesquisas e inventários)

7.1.3 Fase III: Prognóstico

Análise dos resultados coletados e execução de planos de ação e monitoramento.

Desta forma, o Projeto Básico refere-se à contratação de empresa de consultoria técnica especializada para **elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de São Gonçalo – PLANMOB SÃO GONÇALO, para as Fases II e III.**

8. CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

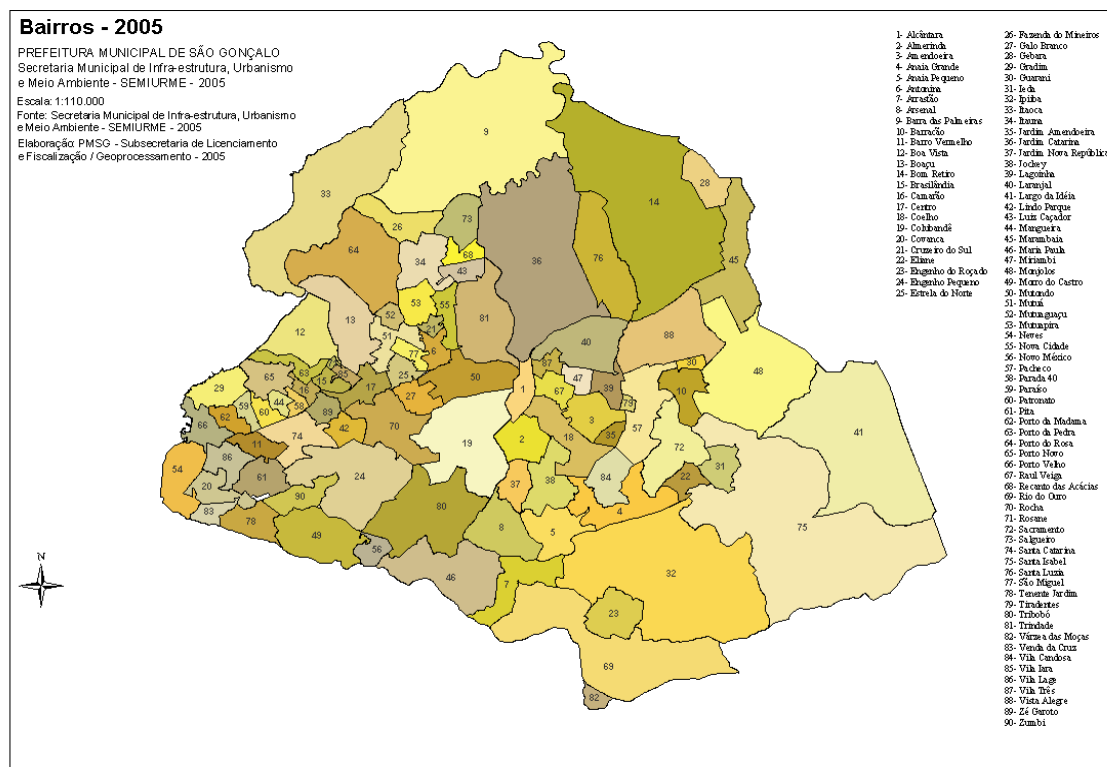


PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

São Gonçalo é um município da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, no Estado do Rio de Janeiro, no Brasil. Sua população é de 1.091.737 habitantes em 2020 segundo a estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, sendo, atualmente, o segundo município mais populoso do estado (atrás apenas da capital) e o 16º mais populoso do país (incluindo as capitais, e a 3º maior cidade não capital do Brasil).

O município integra a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, banhado pela Baía de Guanabara, a oeste, e com divisa com Niterói, a sul, Itaboraí, ao norte, Maricá, a leste. Localizada na zona leste metropolitana, São Gonçalo possui 92 bairros.

Figura 1: Divisão de Bairros



Fonte: Prefeitura Municipal de São Gonçalo

O censo populacional demonstra a proporcionalidade entre municípios do Leste Metropolitano, em que São Gonçalo se coloca como destaque em termos populacionais, demonstrando o protagonismo da cidade na região e revelando o território como foco de interesses políticos eleitorais. Além disso, o fenômeno associado ao crescimento populacional deve-se em parte ao anúncio do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ). No ano de 2008, com início das obras de



terraplanagem, iniciou-se o fomento de atividades econômicas variadas ligadas a indústria, serviços e comércio. Com a interrupção da implantação do complexo, os municípios do Leste abarcaram a suspensão da implantação de grandes empreendimentos e estruturas superdimensionadas se tornaram hoje subutilizadas. É o caso da Estrada Uhos, via que liga o píer na Praia da Beira, em Itaoca, São Gonçalo e o COMPERJ, em Itaboraí.

São Gonçalo possui uma forte ligação com os municípios do seu entorno, resultando numa relação de interdependência a partir da concentração de empregos na capital (responsável por 75% das oportunidades da metrópole) e o espraiamento da população pela metrópole, adentrando o território da cidade.

O sistema viário estrutural de São Gonçalo é formado pelas três rodovias (BR 101, RJ 104 e RJ 106) que cortam a cidade e uma que tangencia seu território (RJ 100), caracterizando o arranjo urbano do município. No passado, a cidade possuía uma estrutura ferroviária que atualmente está desativada. O antigo leito da ferrovia está, em parte, ocupado por assentamentos irregulares, áreas sem uso e precárias, além de estações abandonadas e sem reconhecimento histórico-cultural.

8.1 Transportes e mobilidade

8.1.1 Políticas Municipais de Transporte

A regulação de transportes no município é realizada pela Secretaria Municipal de Segurança de Transporte, que responde pelo trânsito e fiscalização de todo transporte urbano.

As últimas diretrizes acerca da política municipal de circulação, mobilidade e acessibilidade estão dispostas no último Plano Diretor (2009). No que corresponde a Mobilidade Urbana, o Título IV – da Política Urbana, Capítulo I – da Circulação e dos Transportes, apoia-se em critérios atuais para a gestão sustentável do território, tais como (art.º 46):

I – priorizar a circulação das pessoas em relação aos veículos, restituindo e ampliando os espaços destinados aos pedestres e ciclistas em vias exclusivas, calçadas, praças e travessias, proporcionando-lhes condições seguras de deslocamento e humanizando a cidade;



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

II – estabelecer, sempre que possível, a operação de trânsito público exclusivo, por intermédio de vias ou faixas e circulação do transporte público em relação aos demais veículos motorizados, de forma a reduzir os tempos de viagem e tarifas;

III – estruturar o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, adotando a integração operacional e tarifária, de forma a proporcionar aos seus usuários condições adequadas de conforto e segurança e reduzir o tempo de viagem e tarifas;

IV – estruturar e hierarquizar o sistema viário de forma a possibilitar maior mobilidade e priorizar os acessos às vias arteriais, mobilidade e acessos adequados nas vias coletoras e menor mobilidade com amplo acesso nas vias locais;

V – estabelecer mecanismos de controle de circulação e tráfego capazes de racionalizar a operação do sistema de transporte, melhorar a segurança do trânsito e restringir o uso, por veículos, das áreas de concentração de pedestres, bem como de áreas residenciais e de vivência coletiva;

VI – limitar o uso de espaço público para fins de estacionamento de veículo por período de longa duração, na área central e nas vias de elevado volume de tráfego, ofertando alternativas de períodos de curta duração e utilizando mecanismos de tarifação adequados;

VII – estimular a implantação de estacionamentos periféricos integrados ao transporte público e disciplinar as áreas de estacionamento público exploradas pelo setor privado;

VIII – adotar técnicas eficientes para melhoria do sistema de transporte público e de circulação, considerando a utilização de veículos com melhor desempenho operacional e os sistemas eletrônicos;

IX – restringir a circulação de veículos de grande porte destinados ao transporte de carga nas vias de elevado volume de tráfego, limitando rotas e horários de operação, bem como áreas para carga e descarga;

X – estimular o escalonamento de horários para funcionamento das principais atividades geradoras de tráfego, de forma a reduzir os deslocamentos nos horários de pico.



8.1.2 Macrozonas de Planejamento

Para melhor compreensão do sistema de mobilidade do município é necessário estabelecer setores que auxiliam no processo de análise e estudo do PLANMOB, assim como, posteriormente, na elaboração das propostas. A metodologia utilizada no PDTU foi considerada e incorporada ao processo de elaboração no Bloco de Diagnóstico. Segundo o Relatório de 2015, no modelo foram envolvidas 730 zonas de tráfego ao longo de toda Região Metropolitana, sendo 28 delas contidas no município de São Gonçalo. O Modelo do PDTU configura uma base robusta para formulação e avaliação de alternativas estratégicas no âmbito dos transportes urbanos na RMRJ, facilitando a definição de um plano diretor de médio/longo prazo. Portanto, espera-se que sua base venha facilitar a implementação de um processo permanente de planejamento de transportes, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do município.

A divisão do PDTU em zonas de tráfego considerou os setores censitários demarcados pelo censo IBGE 2010, o que configura uma divergência em relação ao perímetro administrativo dos bairros. Entretanto, para que fosse possível a compatibilização dos dados disponíveis no PDTU e o material elaborado pelo PLANMOB, foram consideradas essas zonas de tráfego como unidade mínima de divisão territorial para o mapeamento de Macrozonas de Planejamento.

A análise dos dados recolhidos e mapeados corroborou para a identificação das características similares entre zonas próximas. Para tal foram relacionados e mapeados os seguintes índices:

- Domicílios por hectare por zonas de tráfego;
- Empregos por hectare por zonas de tráfego;
- População por hectare por zonas de tráfego;
- Propriedades de automóvel por hectare por zonas de tráfego;
- Propriedade de motos por hectare por zonas de tráfego;
- Renda per capita por hectare por zonas de tráfego.



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

A caracterização de zonas com similaridades nos índices, assim como a análise do arranjo urbano da cidade culminou no agrupamento das **Zonas de Tráfego** e formação das **Macrozonas de Planejamento**. O resultado foi a composição de 9(nove) macrozonas que juntas consolidam o sistema de mobilidade do município. As mesmas foram assim identificadas:

Tabela 2: Macrozonas de Planejamento, Bairros e Zonas de Tráfego

MACROZONAS DE PLANEJAMENTO		
NOME	NÚMERO REFERÊNCIA DA ZONA DE TRÁFEGO	BAIRROS
ALCÂNTARA	686	Jardim Alcântara, Pedro de Alcântara (parte), Colubande (parte)
MARIA PAULA	693	Maria Paula A, Arsenal (parte), Anaia Pequeno (parte), Arrastão, Tribobó B (parte), Rio do Ouro, Várzea das Moças, Ipiíba (parte), Santa Izabel (parte)
ROCHA	687, 689, 702, 703, 707, 708, 709	Rocha, Neves B, Venda Cruz, Tenente Jardim, Morro do Castro, Covanca A, Covanca B, Pita A, Pita B, Vila Lage, Barro Vermelho A, Paraíso (parte), Santa Catarina A, Santa Catarina B, Zumbi, Engenho Pequeno A, Engenho Pequeno B, Novo México, Maria Paula B, Tribobó A, Tribobó C, Tribobó B (parte), Lindo Parque A, Lindo Parque B, Zé Garoto B, Galo Branco, Colubandê (parte), Mutondo (parte), Pedro de Alcântara (parte), Centro A (parte), Nova Cidade



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

		(parte), Paraíso (parte)
MONJOLOS	692, 694, 695, 696	Monjolos, Ipiíba (parte), Anaia Grande, Anaia Pequeno (parte), Jardim Nova República (parte), Jockey (parte), Coelho (parte), Vila Candoza (parte), Sacramento (parte), Eliane, Ieda, Santa Izabel (parte), Pacheco A (parte), Barracão (parte), Guarani, Vista Alegre (parte), Largo da Ideia A, Largo da Ideia B, Marambaia (parte)
ITAOCA	683,684, 699	Itaoca, Porto do Rosa (parte), Fazenda dos Mineiros, Salgueiro, Cruzeiro do Sul (parte), Mutuapira, Itauna (parte), Recanto das Acácias, Luiz Caçador (parte), Palmeiras, Guaxindiba (parte), Gebara, Bom Retiro (parte), Marambaia (parte)
CENTRO	690,706	Centro A (parte), Mangueira, Santa Catarina A, Parada Quarenta, Zé Garoto A, Camarão, Brasilândia A, Vila Yara A, Estrela do Norte (parte)
JARDIM CATARINA	691, 697,698	Jardim Catarina, Santa Luzia, Guaxindiba (parte), Bom Retiro (parte), Vista Alegre (parte), Laranjal, Pacheco A (parte), Pacheco B, Miriambi, Lagoinha A, Lagoinha B, Barracão (parte), Vila Três, Miriambi, Raul Veiga A, Raul Veiga B, Amendoeira, Jardim Amendoeira, Vila Candoza (parte), Jockey (parte), Almerinda (parte), Coelho (parte), Tiradentes, Sacramento (parte), Jardim Nova República (parte)

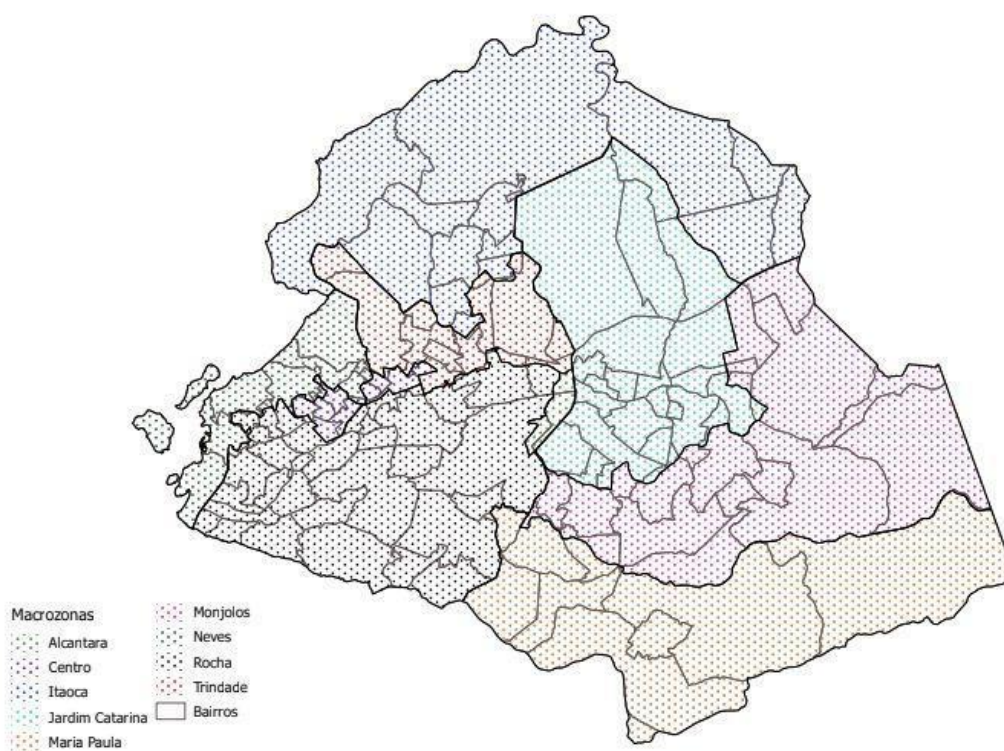


PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

TRINDADE	682, 685, 688, 700	Trindade, Luiz Caçador (parte), Antonina, São Miguel, Mutuá (parte), Boaçu, Estrela do Norte (parte), Nova Cidade (parte), Mutuaguaçu, Mutondo (parte), Pedro de Alcântara (parte), Luiz Caçador (parte), Itaúna (parte)
NEVES	701, 704, 705	Neves A, Porto da Madame, Porto Velho (parte), Gradim, Porto Novo, Paraíso (parte), Patronato (parte), Porto da Pedra, Rosane, Centro B, Vila Yara B, Boa Vista, Brasilândia B

Fonte: Elaborado pelo NPU com base no PDTU 2015

Figura 2: Macrozonas



Fonte: Elaborado pelo NPU.



A partir dessa composição, o PLANMOB considerará as **Macrozonas de Planejamento** como divisão fundamental para gestão do território, elaborando análises e propostas com base nessa segmentação.

As Macrozonas Alcântara e Centro possuem menor abrangência territorial, porém foram destacadas dada a sua importância como centralidades classificadas como Subcentro Regional¹ dentro da Região Metropolitana. Essas serão tratadas como casos extraordinários que deverão ser considerados ao longo de todo o processo de planejamento.

9. ESCOPO DOS SERVIÇOS / ATIVIDADES:

Na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do município de São Gonçalo deverão ser adotadas as melhores práticas de planejamento, engenharia de transportes e gestão de projetos de maneira a atender as complexidades derivadas da abrangência, interdisciplinaridade e interface do tema.

9.1. PLANO DE TRABALHO E PROPOSTA METODOLÓGICA DAS ATIVIDADES

Esta atividade contempla a preparação do arcabouço de informações necessárias para o desenvolvimento do plano de trabalho e o planejamento de todas as pesquisas e análises inerentes ao estudo e a metodologia do processo participativo. Compreende a identificação das informações disponíveis, a determinação da compilação dos dados e informações necessárias, a sua forma de coleta e os levantamentos e pesquisas complementares.

O processo participativo deve conter os objetivos, planejamento das atividades, definir a metodologia, equipe, prazo, e cronogramas. Deverá estabelecer critérios de mobilização, monitoramento e avaliação social, compatíveis com a fase de levantamento de campo das outras equipes do projeto, estabelecer instrumentos de sistematização e registro dos dados.

Os dados de fontes primárias são obtidos mediante pesquisas e levantamentos realizados em campo. As pesquisas e levantamentos dependem da metodologia definida, mas para todas deverão ser previstas as seguintes atividades:

¹ Classificação segundo o Relatório Final de Centralidades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Julho, 2016. (pág. 66)



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

- Análise do material recebido de Diagnóstico (Bloco I, II e III) e definição de serviços que devem ser acrescentados nessa etapa, como inclusão e atualização de pesquisas em campo;
- Definição da metodologia, amostras, formulários e outras especificações para a coleta do dado;
- Planejamento dos trabalhos de campo, incluindo sua logística, definindo-se a sequência de trabalhos e correspondente calendário;
- Mobilização dos recursos humanos, incluindo treinamentos, e recursos materiais adequados a cada trabalho a ser executado;
- Execução dos trabalhos de campo, incluindo a sua supervisão, controle de qualidade e planejamento das reposições, nos casos de não conformidade;
- Codificações, tabulações e triagens dos dados de campo;
- Digitação dos dados em planilhas e/ou bancos de dados;
- Análise de consistência dos bancos de dados e correções;
- Processamento final e liberação dos dados para análises.

9.2. EVENTO INAUGURAL E FORMAÇÃO DO NÚCLEO GESTOR DO PLANO DE MOBILIDADE

Consiste no suporte à Prefeitura Municipal nas seguintes atividades:

9.2.1 Divulgação da audiência

Divulgação da audiência de lançamento do processo de elaboração do plano municipal de mobilidade, através da criação de materiais publicitários de ampla divulgação (jornais locais, carro de som, rádio, faixas, etc.), contendo data, local e tema, com antecedência mínima de 15 dias da realização da audiência;



9.2.2 Concepção da composição do Núcleo Gestor

Concepção da composição do Núcleo Gestor e das regras da eleição de seus membros, de modo a assegurar a participação de todos os segmentos da sociedade civil.

9.2.3 Elaboração da programação da audiência

Esta atividade deve prever: palestras conceituais, apresentação do cronograma proposto de elaboração do Plano de Mobilidade, eleição do Núcleo Gestor por segmentos da sociedade civil, e espaço para debates;

9.2.4 Realização de seminários temáticos

Realização de palestras conceituais sobre o Plano de Mobilidade, os instrumentos da política urbana, e a natureza e eleição do Núcleo Gestor;

9.2.5 Realização de reuniões

Realização de reuniões de nivelamento das informações, entre todos os setores afins da prefeitura e a empresa contratada.

9.2.6 Auxílio na condução da audiência.

9.3. CAPACITAÇÃO DO NÚCLEO GESTOR

Elaboração e realização de curso de capacitação do Núcleo Gestor cujo conteúdo deve abranger, no mínimo:

9.3.1 Conteúdos da Lei Federal 12.587/2012, sobretudo no que concerne ao Plano Local de Mobilidade Urbana;

9.3.2 Papel do Núcleo Gestor;

9.3.3 Metodologia e cronograma a serem utilizados na elaboração do Plano de Mobilidade.



9.4 CONSOLIDAÇÃO DA BASE DE INFORMAÇÕES E EXECUÇÃO DE PESQUISAS E INVENTÁRIOS

Nesta atividade deverá ser extraída a base de dados existente do caderno de Diagnóstico Bloco I, II e III. O trabalho deverá ser realizado com a máxima participação das equipes da Administração Municipal de forma a constituir um acervo técnico do estudo, que será progressivamente atualizado ao longo dos trabalhos.

Dados operacionais relevantes de trânsito e de transporte deverão ser sistematizados a partir da análise do caderno de Diagnóstico. Caso haja a necessidade de atualização de dados deverão ser realizadas consultas de informações junto aos órgãos gestores, aos operadores e outras fontes disponíveis, complementados por levantamentos de campo. Especificamente para os serviços de transporte coletivo, deverão ser identificados e atualizados os itinerários.

Deverá ser feito um levantamento da regulamentação e do contrato do consórcio São Gonçalo (Auto Ônibus Alcântara S/A, Auto Ônibus Asa Branca Gonçalense Ltda., Expresso Tanguá Ltda., Icaraí Auto Transportes S/A (Líder), Transp. e Turismo Rosana Ltda., Viação Estrela S/A, Viação Galo Branco S/A, Viação Mauá S/A e Viação Rio Ouro Ltda.) com relação ao serviço de transporte coletivo urbano municipal, com objetivo de identificar eventuais entraves ou oportunidades para implantação das propostas que vierem a ser formuladas no final do estudo.

A Prefeitura fornecerá a base cartográfica digitalizada do território municipal a ser utilizada na execução dos trabalhos, bem como todas as informações existentes sobre a operação do sistema viário.

O Sistema Viário Principal mapeado será disponibilizado pela Prefeitura. Os dados observados deverão ser atualizados na base digital ou organizados em textos e tabelas de dados, conforme o caso.

O serviço de levantamento de informações em campo deverá levar em consideração os dados citados nos cadernos de Diagnóstico, assim como no Estudo Funcional do Projeto BRS e Ciclovia. As pesquisas deverão ser atualizadas e balizadas pelo histórico existente.

LEVANTAMENTOS:



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

- Entrevistas por Interceptação – envolvendo usuários de transporte coletivo (inclusive alternativo), de veículos individuais e de ciclistas;
- Entrevistas em empresas transportadoras e indústrias sediadas no município. Levantar itinerário de carga;
- Entrevistas com usuários e pessoas nos pólos geradores de tráfego;
- Oficinas Remotas com setores da sociedade civil;
- Oficinas Remotas com funcionários de empresas de transporte, setores de transporte do estado e município;

MODELAGEM DO SISTEMA:

- Modelagem para transportes coletivo e individual, com base nos dados existentes do PDTU 2015, complementados por pesquisas para calibração do modelo.

A coordenação e o planejamento das pesquisas/entrevistas serão feitos pela CONTRATADA, com apoio da CONTRATANTE, que auxiliará na aprovação de formulários, quantidade da amostragem, indicação dos logradouros analisados, definição do período de levantamento de dados, programação das atividades, etc.

Deverão ser utilizadas, como fonte fidedigna e indispensável, as análises sobre a mobilidade urbana do município de São Gonçalo desenvolvidas pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana, de forma a adequar os levantamentos do plano municipal para complementação de dados e informações evitando produzir retrabalho, aproveitando os esforços empregados.

Estas pesquisas e levantamentos são necessários para diagnosticar deficiências e problemas operacionais do serviço e propor alterações na atual configuração da rede de linhas, visando racionalizar serviços e tornar mais eficiente e eficaz as ligações e a cobertura espacial da rede, ajustando a oferta às necessidades atual e futura da demanda de usuários.

9.4.1 Análise Urbana



Com base no diagnóstico fornecido, para este tópico deverão ser organizados os projetos mais relevantes existentes para o município e suas conexões com os municípios vizinhos, dando destaque para corredor BRS associado a uma ciclovia – que irá percorrer o antigo leito da ferrovia - e futuramente a Linha 3 do Metrô (PDTU 2015), o Corredor Transversal Alcântara (PEDUI 2018) e o do projeto do corredor da RJ-104.

Além disso, devem ser identificados, com base em informações disponíveis nos setores de licenciamento urbano e ambiental, os principais empreendimentos comerciais e habitacionais do município.

9.4.2 Análise das condições viárias

Organização da base de dados referentes às condições de circulação do tráfego geral no Sistema Viário Principal deverão ser avaliadas a partir das condições de desempenho (segurança e fluidez) identificados na análise dos dados fornecidos e nas pesquisas realizadas.

9.4.3 Análise dos serviços de transporte coletivo

A oferta do transporte coletivo deverá ser analisada pela abrangência, regularidade, nível de serviço e desempenho da rede municipal e da sua articulação com a rede intermunicipal, com enfoque analítico sobre as seguintes variáveis: Desempenho; Adequação da oferta; Qualidade do atendimento; Avaliação da condição geral dos pontos de parada e terminais; Grau de prioridade do transporte coletivo na circulação; Disponibilidade do sistema de informações à população; e Sustentabilidade econômica dos serviços.

9.4.4 Resultados e Análise das Pesquisas

Deverão ser consolidados os resultados obtidos com as pesquisas recentes realizadas pelo Estado do Rio de Janeiro, em especial aqueles que incidam diretamente no município de São Gonçalo e articulados com os resultados das pesquisas de tráfego do sistema viário do município e da pesquisa de origem destino das viagens dos habitantes da região urbana da cidade, de forma a configurar os vetores de viagens principais que carregam este sistema viário, classificados por modo utilizado e motivo dos deslocamentos assim como avaliar possíveis alterações destas demandas,



face ao desenvolvimento da cidade e aos ajustes de infraestrutura e uso dos solos previstos.

As seções para contagens classificadas de tráfego deverão ser definidas de forma a quantificar os volumes horários nos picos da manhã e da tarde nos pontos críticos do sistema viário e nos principais acessos urbanos e rodoviários da cidade.

9.5. PACTUAÇÃO DAS DIRETRIZES ESTRATÉGICAS E AÇÕES PROPOSTAS

O objetivo desta etapa é consolidar as discussões realizadas nas etapas anteriores em um conjunto de propostas de diretrizes, estratégias e ações, a serem definidas com base nos resultados da simulação dos cenários urbanos e de mobilidade.

As informações levantadas e sistematizadas nesta fase deverão ser apresentadas para discussão com a equipe das áreas interessadas da Administração Municipal para consolidação do Diagnóstico das condições de mobilidade no Município.

Nesta etapa deverão ser consolidadas todas as informações geradas nas etapas anteriores, para produção de um material que deverá ser discutido em um seminário com o Núcleo Gestor do plano.

Deverá ser organizado um seminário para apresentação e debate do diagnóstico e das diretrizes propostas para o desenvolvimento do Plano.

Para o seminário deverá ser preparado o material de apoio (apresentação dos resultados) e dos recursos a serem empregados nas oficinas para a orientação dos debates e dos participantes.

9.6. PLANO DE MOBILIDADE – ESTUDO TÉCNICO

Esta etapa compreende o detalhamento das propostas para os diversos elementos que compõem o Plano de Mobilidade, compreendendo os serviços de transporte coletivo, a circulação geral, o sistema viário e o transporte não motorizado.

Em relação ao plano geral de circulação e às intervenções no sistema viário, as propostas deverão tratar de investimentos na ampliação ou na reorganização do sistema viário, com implantação de tratamentos viários preferenciais à circulação do transporte coletivo, medidas de desestímulo ao uso do transporte individual,



organização da circulação do transporte de carga urbana, políticas de estacionamento na via pública, implantação de medidas moderadoras de tráfego, alternativas à área central e outras soluções que venham a ser indicadas.

No campo operacional, deverão ser analisadas questões que envolvem a engenharia e a operação de trânsito, incluindo mudanças na regulamentação das vias e seus reflexos na sinalização, modernização do controle semafórico e uso de recursos eletrônicos para o acompanhamento e atuação sobre o ordenamento do tráfego e estacionamentos.

Nas áreas de grande concentração de pedestres, deverão ser propostas medidas e ações de melhoria da segurança e do conforto para o transporte a pé.

A proposta de serviço deverá prever uma maior interação no serviço municipal e deste com as linhas intermunicipais. Sempre que possível, deverá incluir recomendações de formas de integração física, operacional e/ou tarifária.

O estudo deverá prever medidas de melhoria das condições da infraestrutura viária, visando a prioridade aos meios de transporte coletivo no uso do sistema viário, e dos pontos de parada, estações ou terminais, de forma a melhorar o conforto, a segurança dos usuários, aumentando assim a eficiência e a atratividade do transporte público.

Por fim, o trabalho deverá indicar os mecanismos de financiamento a serem adotados na promoção do transporte público coletivo e de sua infraestrutura associada.

O Plano de Mobilidade deverá ser elaborado a partir das análises, diagnósticos e propostas de intervenção contendo:

a) Definição do **Plano de Ação** com apontamento das diretrizes gerais que nortearão a implementação de ações de mobilidade no município, contemplando:

- Diretrizes e instrumentos para a difusão dos conceitos de mobilidade;
- Diretrizes para avaliação dos impactos ambientais e urbanísticos dos sistemas de transporte e das redes de circulação municipais e dos corredores metropolitanos da BR 101, RJ 104 e RJ 106;
- Diretrizes e normas gerais para o planejamento integrado da gestão urbana e de transporte;



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

- Diretrizes, normas gerais e modelo para a participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte;
 - Diretrizes para a execução continuada dos instrumentos de planejamento;
 - Diretrizes e meios para a acessibilidade universal no ambiente físico de circulação, e no serviço de transporte;
 - Diretrizes e meios para a difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas;
 - Diretrizes para o aproveitamento da Baía de Guanabara para transporte de passageiros e cargas;
 - Diretrizes e modelo de gestão pública da política de mobilidade urbana.
- b) Elaboração do Plano de Investimento com conjunto de propostas, contemplando:
- Classificação e hierarquização do sistema viário;
 - Tratamento viário para transporte coletivo;
 - Sistemas integrados de transporte coletivo;
 - Sistemas estruturais de transporte coletivo de média e alta capacidade, por exemplo o Corredor BRS, a futura Linha 3 do metrô e a avaliação da implantação das Barcas;
- c) Modelo tarifário para o transporte coletivo urbano, podendo ser integrado ao futuro modelo metropolitano
- Sistemática para avaliação permanente dos indicadores de qualidade do transporte coletivo
 - Avaliação de indicadores de trânsito;
 - Regulamentação da circulação do transporte de carga;



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

- Controle de demanda de tráfego urbano;
- Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para áreas de baixa renda;
- Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé;
- Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas;
- Organização da circulação em áreas centrais e polos locais;
- Adequação dos terminais e polos de integração modal ;
- Criação de PPP's e instrumentos urbanísticos;
- Ações prioritárias e seu horizonte de implementação.
- Política de segurança do trânsito.

9.7. PACTUAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE – AUDIÊNCIA PÚBLICA

Aprovado pela Administração Municipal, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ser apresentado à população do Município, através do portal de internet do Município, além de diversas plataformas digitais como uso de aplicativos e redes sociais. , sendo necessária a elaboração de material de suporte para essa divulgação.

Também será realizada uma Audiência Pública, com ampla divulgação, para toda a população e entidades e organizações sociais.

A audiência pública será conduzida pelo Núcleo Gestor com auxílio da empresa de consultoria, que deverá apoiar na elaboração do programa da audiência, que deve prever: apresentação de síntese do processo de elaboração do Plano de Mobilidade, apresentação do Plano de Mobilidade e espaço para debates.

Nesta etapa serão colhidas as críticas e sugestões da população e entidades e organizações sociais, que serão avaliadas pelas equipes da contratada e da Administração Municipal, para revisão e consolidação do Plano de Mobilidade Urbana.

10.FISCALIZAÇÃO



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

A fiscalização será realizada por uma comissão interdisciplinar, formalmente criada, composta por técnicos apontados pelas secretarias envolvidas, tendo como presidente um membro da SEMGIPE (Secretaria Municipal de Gestão Integrada e Projetos Especiais), incumbindo-lhe, conseqüentemente, a prática de todos os atos próprios ao exercício desse mister, definidos na legislação própria, no Edital de licitação, e nas especificações dos materiais, inclusive quanto a recomendar à autoridade competente a aplicação das penalidades previstas no futuro Contrato e na Legislação em vigor e, ainda, anotar em registro próprio, todas as ocorrências relacionadas com a execução dos mesmos, determinando, expressamente o que for necessário à regularização de faltas ou defeitos verificados, conforme artigo 67 e parágrafos, da Lei Federal nº 8.666/93.

A comissão deverá ser composta apenas por um membro de cada setor ou secretaria, sendo estas: Transporte, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, além de um fiscal da SEMGIPE, os quais serão responsáveis para avaliação dos documentos produzidos.

A CONTRATADA se compromete a aceitar todas as decisões, métodos e processos de inspeção, verificação e controle adotados pela fiscalização previstos no futuro contrato, no Edital e Norma técnicas da ABNT, pertinentes, obrigando-se a fornecer todos os dados, elementos, explicações e esclarecimentos que a fiscalização julgar necessário ao desempenho de suas atividades.

A fiscalização exercerá rigoroso controle em relação à realização do fornecimento, a fim de possibilitar a aplicação das penalidades previstas quando desatendidas às disposições a elas relativas.

O representante da Contratante deverá promover o registro das ocorrências verificadas, adotando as providências necessárias ao fiel cumprimento das cláusulas contratuais, conforme o disposto nos §§ 1º e 2º do art. 67 da Lei nº 8.666, de 1993.

O descumprimento total ou parcial das obrigações e responsabilidades assumidas pela Contratada, sobretudo quanto às obrigações e encargos sociais e trabalhistas, ensejará a aplicação de sanções administrativas, previstas neste Projeto Básico e na legislação vigente, podendo culminar em rescisão contratual, conforme disposto nos artigos 77 e 87 da Lei nº 8.666, de 1993.



A fiscalização de que trata esta cláusula não exclui nem reduz a responsabilidade da CONTRATADA, inclusive perante terceiros, por qualquer irregularidade, ainda que resultante de imperfeições técnicas, vícios redibitórios, ou emprego de material inadequado ou de qualidade inferior e, na ocorrência desta, não implica corresponsabilidade da CONTRATANTE ou de seus agentes, gestores e fiscais, de conformidade com o art. 70 da Lei nº 8.666, de 1993.

11. PLANO DE MOBILIDADE – VERSÃO FINAL

A partir dos documentos aprovados, contendo a versão aprovada em Audiência Pública, será apresentado pela empresa de consultoria o Plano de Mobilidade do município, disciplinando: os princípios e diretrizes, os objetivos, o plano de metas, os programas, projetos e ações e demais mecanismos complementares para sua execução.

Produto 1: Plano de Trabalho e Proposta Metodológica

Relatório contendo o Plano de Trabalho e metodologia de execução das atividades pactuados com a prefeitura municipal. Todas as estratégias de elaboração de cada etapa do plano deverão ser detalhadas e acordadas previamente a execução.

Produto 2: Plano de Comunicação e de Participação Social

Relatório contendo a divulgação, programação, materiais apresentados, registro do evento inaugural, ata do evento, formação do núcleo gestor, documento de instituição do núcleo gestor definindo os componentes e suas competências. Além disso deverá ser apresentado as estratégias e ações para a divulgação, programação, materiais apresentados, registro do evento, ata e detalhe das sugestões da população.

Produto 3: Relatórios das Oficinas de Capacitação Técnica

Relatório do curso, apresentando: material utilizado para ministrar o curso, questionários de avaliação preenchidos pelos participantes ao final do curso ministrado, lista de presença e fotografias. As listas de presença devem conter, no mínimo, os campos: nome, entidade representada, telefone e e-mail.

Produto 4: Relatório de Levantamentos Primários e Secundários



Relatório contendo compilação de documentos, dados e informações obtidas na fase de diagnóstico e a consolidação da base de informações.

Produto 5: Diagnóstico II: Sistemas de Mobilidade Urbana

Relatório contendo apresentação gráfica de hierarquização viária; apresentação analítica e gráfica das vias arteriais principais em termos de características físico-operacionais (largura de faixas de rolamento e de calçadas caso existentes, permissões e restrições de estacionamento, carga/descarga, pontos de parada de transporte coletivo, ciclovias existentes, etc); localização de pólos geradores de demanda de transportes; apresentação analítica (tabelas) de resultados de pesquisas e matriz de O/D de automóveis; apresentação gráfica das linhas atuais de atendimento do transporte coletivo, matriz de origem/destino de transporte coletivo, apresentação analítica com quantificação de oferta nas linhas atuais de transporte coletivo em termo de extensões, frotas por tipo, frequências de viagens, quilometragem percorrida e índices operacionais.

Produto 6: Plano de Ação

Relatório de consolidação das diretrizes estratégicas e as ações propostas. Registro da reunião técnica com equipe da prefeitura de São Gonçalo contendo fotos, lista de presença, materiais utilizados e ata do encontro. Relatório contendo a convocação do Núcleo Gestor, registro do evento, ata e deliberações.

Produto 7: Minuta do Plano de Mobilidade

Relatório contendo a minuta do Plano de Mobilidade do ponto de vista técnico consolidando os resultados da situação atual físico-operacional e condições recomendadas para rede futura, concepção funcional da rede viária, locais potenciais identificados para bolsões de estacionamentos, de táxis e eixos de ciclovia; dimensionamento do transporte coletivo contendo demanda estimada, tipo e capacidade de veículo a ser operado, número de viagens diárias estimadas, extensão, frota estimada, quilometragem diária estimada a ser percorrida. A minuta de instrumentos públicos para gestão da mobilidade urbana definido as diretrizes, definições, especificações e orientações para implementação de planos, projetos e ações de curto, médio e longo prazo; metas, atribuições de responsabilidades, estruturas do sistema de mobilidade e fontes de recursos.



Produto 8: Plano de Investimentos

Relatório contendo nas estratégias de implantação, gestão e monitoramento, e a avaliação econômica e financeira do Plano de Ação. Esse produto deverá direcionar as ações de curto, médio e longo prazo que viabilizam as orientações e propostas do plano.

Produto 9: Plano de Mobilidade Consolidado

Relatório apresentando a versão final do Plano de Mobilidade.

12. DA ENTREGA, DO RECEBIMENTO DO OBJETO E DO PAGAMENTO

Os serviços serão executados conforme Projeto Básico (ANEXO I) do Edital.

A emissão da Nota Fiscal/Fatura deve ser precedida do recebimento definitivo dos serviços, nos termos abaixo:

- Ao final de cada etapa da execução contratual, conforme previsto no Cronograma Físico-Financeiro, a Contratada apresentará a medição prévia dos serviços executados no período, através de planilha e memória de cálculo detalhada.
- Uma etapa será considerada efetivamente concluída quando os serviços previstos para aquela etapa, no Cronograma Físico-Financeiro, estiverem executados em sua totalidade.

O recebimento provisório será realizado pelo fiscal após a entrega da documentação acima, da seguinte forma:

- A contratante realizará inspeção minuciosa de todos os serviços executados, por meio de profissionais técnicos competentes, acompanhados dos profissionais encarregados pelo serviço, com a finalidade de verificar a adequação dos serviços e constatar e relacionar as revisões finais que se fizerem necessárias.
- A Contratada fica obrigada a reparar, corrigir, remover, ou substituir, às suas expensas, no todo ou em parte, o objeto em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução, cabendo à fiscalização não atestar a



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

última e/ou única medição de serviços até que sejam sanadas todas as eventuais pendências que possam vir a ser apontadas no Recebimento Provisório.

O recebimento provisório ou definitivo do objeto não exclui a responsabilidade da Contratada pelos prejuízos resultantes da incorreta execução do contrato, das garantias concedidas e das responsabilidades assumidas em contrato e por força das disposições legais em vigor (Lei nº 10.406, de 2002).

Os serviços poderão ser rejeitados, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações constantes neste Projeto Básico e na proposta, devendo ser corrigidos/refeitos/substituídos no prazo fixado pelo fiscal do contrato, às custas da Contratada, sem prejuízo da aplicação de penalidades.

Na hipótese de rejeição completa, bem como na hipótese da CONTRATADA deixar de executar os serviços adjudicados, é facultado à Administração convocar os licitantes remanescente, na ordem de classificação, para fazê-lo nas condições análogas de sua proposta, já computado os lances verbais, sem prejuízo das sanções estabelecidas no contrato e na Lei 8666/93.

O valor do contrato será corrigido a cada 12 (doze) meses, salvo acordo entre as partes, pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou, em caso de extinção, por outro que venha a substituí-lo. A presente disposição terá vigência por todo tempo do contrato, a não ser que o contrário seja determinado por lei.

O pagamento das notas fiscais devidamente atestadas será efetuado pela Contratante no prazo de 30 dias, contados do recebimento da Nota Fiscal/Fatura.

A emissão da Nota Fiscal/Fatura será precedida do recebimento definitivo do serviço, conforme este Projeto Básico.

13. PRAZO E PERCENTUAL POR PRODUTO DO PLANO DE MOBILIDADE

O prazo total para execução e entrega do objeto da presente licitação é de 6 (seis) meses, contados a partir da sua assinatura, prorrogável na forma do art. 57, inciso I, da Lei 8.666/1993.



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

Os custos dos produtos seguem a seguinte divisão percentual:

PRODUTOS	PRAZO (DIAS)	VALOR (%)	MÊS 1	MÊS 2	MÊS 3	MÊS 4	MÊS 5	MÊS 6
1	30	10						
2	30	5						
3	30	5						
4	60	15						
5	60	15						
6	30	10						
7	30	15						
8	60	10						
9	60	15						

14.DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA

Executar o contrato conforme especificações deste Projeto Básico e de sua proposta, com a alocação dos empregados necessários ao perfeito cumprimento das cláusulas contratuais, além de fornecer e utilizar os materiais e equipamentos, ferramentas e utensílios necessários, na qualidade e quantidade mínimas especificadas neste Projeto Básico e em sua proposta;

Reparar, corrigir, remover ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, no prazo fixado pelo fiscal do contrato, os serviços efetuados em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução;

Comunicar ao Fiscal do contrato, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, qualquer ocorrência anormal ou acidente que se verifique no local dos serviços.

Providenciar junto ao CREA e/ou ao CAU-BR as Anotações e Registros de Responsabilidade Técnica referentes ao objeto do contrato e especialidades pertinentes, nos termos das normas pertinentes (Leis ns. 6.496/77 e 12.378/2010);

Refazer, às suas expensas, os trabalhos executados em desacordo com o estabelecido no instrumento contratual, neste Projeto Básico e seus anexos.



15.DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE

Exigir o cumprimento de todas as obrigações assumidas pela Contratada, de acordo com as cláusulas contratuais e os termos de sua proposta;

Exercer o acompanhamento e a fiscalização dos serviços, por servidor ou comissão especialmente designada, anotando em registro próprio as falhas detectadas, indicando dia, mês e ano, bem como o nome dos empregados eventualmente envolvidos, encaminhando os apontamentos à autoridade competente para as providências cabíveis;

Notificar a Contratada por escrito da ocorrência de eventuais imperfeições, falhas ou irregularidades constatadas no curso da execução dos serviços, fixando prazo para a sua correção, certificando-se de que as soluções por ela propostas sejam as mais adequadas;

Pagar à Contratada o valor resultante da prestação do serviço, conforme cronograma físico-financeiro;

Efetuar as retenções tributárias devidas sobre o valor da fatura de serviços da Contratada, em conformidade com o Anexo XI, Item 6 da IN SEGES/MP nº 5/2017;

Não praticar atos de ingerência na administração da Contratada, tais como:

- a) exercer o poder de mando sobre os empregados da Contratada, devendo reportar-se somente aos prepostos ou responsáveis por ela indicados, exceto quando o objeto da contratação prever o atendimento direto;
- b) direcionar a contratação de pessoas para trabalhar nas empresas Contratadas;
- c) promover ou aceitar o desvio de funções dos trabalhadores da Contratada, mediante a utilização destes em atividades distintas daquelas previstas no objeto da contratação e em relação à função específica para a qual o trabalhador foi contratado; e
- d) considerar os trabalhadores da Contratada como colaboradores eventuais do próprio órgão ou entidade responsável pela contratação, especialmente para efeito de concessão de diárias e passagens.



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

Fornecer por escrito as informações necessárias para o desenvolvimento dos serviços objeto do contrato;

Realizar avaliações periódicas da qualidade dos serviços, após seu recebimento;

Cientificar o órgão de representação judicial da Prefeitura Municipal de São Gonçalo para adoção das medidas cabíveis quando do descumprimento das obrigações pela Contratada;

Arquivar, entre outros documentos, de projetos, especificações técnicas, orçamentos, termos de recebimento, contratos e aditamentos, relatórios de inspeções técnicas após o recebimento do serviço e notificações expedidas;

Exigir da Contratada que providencie toda a documentação indispensável para o recebimento definitivo do objeto;

Fiscalizar o cumprimento dos requisitos legais, quando a contratada houver se beneficiado da preferência estabelecida pelo art. 3º, § 5º, da Lei nº 8.666, de 1993.

16. DA SUBCONTRATAÇÃO

É vedado à CONTRATADA subcontratar ou transferir integral ou parcialmente o presente contrato.

17. POSSIBILIDADE DE CONSÓRCIO

Não será permitida a participação de consórcio.

A vedação à participação de interessadas que se apresentem constituídas sob a forma de consórcio se justifica na medida que, as contratações de serviços de engenharia, semelhantes ao presente objeto, são perfeitamente pertinentes e compatíveis às empresas atuantes do ramo licitado, sendo bastante comum a participação de empresas, às quais, em sua maioria, apresentam o mínimo exigido no tocante à qualificação técnica e econômico-financeira, condições suficientes para a execução de contratos dessa natureza, o que não tornará restrito o universo de possíveis licitantes individuais.

A ausência de consórcio não trará prejuízos à competitividade do certame, visto que, em regra, a formação de consórcios é admitida quando o objeto a ser licitado envolve



questões de alta complexidade ou de relevante vulto, em que empresas, isoladamente, não teriam condições de suprir os requisitos de habilitação do edital. Deste modo, a vedação de constituição de empresas em consórcio é o que melhor atende o interesse público, por prestigiar os princípios da competitividade, economicidade e moralidade.

18. DA DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

A despesa para a presente contratação é de R\$ 1.112.889,73 (Hum milhão, cento e doze mil, oitocentos e oitenta e nove reais e setenta e três centavos), correrá a conta de Unidade Orçamentária 2068, Programa de Trabalho 04.12.2033.2.005, Natureza de Despesa 3.3.900.39.00, fonte 047. Tendo como referência a planilha orçamentária e cronograma físico financeiro em anexo.

19. DA APRESENTAÇÃO E ENTREGA DO MATERIAL

A entrega da documentação e material para proposta de concorrência deverá ser realizada na Secretaria Municipal de Gestão Integrada e Projetos Especiais (SEMGIFE), situada na Av. São Gonçalo 100 – G2, Boa Vista, São Gonçalo-RJ.

20. DA GARANTIA

A CONTRATADA assumirá plena responsabilidade pelos serviços prestados, abrangendo a qualidade, bem como a eventual necessidade de substituição daqueles que não se apresentem em condição de uso necessário para o cumprimento das obrigações contratuais.

A licitante vencedora deverá prestar garantia de 1% (um por cento) do valor total do Contrato, a ser prestada no ato da assinatura, em uma das modalidades previstas no artigo 56, § 1º, da Lei Federal nº 8.666/93. Seus reforços poderão ser igualmente prestados nas modalidades previstas no § 1º, da Lei Federal nº 8.666/93. Caso a licitante vencedora escolha a modalidade seguro-garantia, está deverá incluir a cobertura de multas eventualmente aplicadas.

Se no prazo de 03 (três) dias úteis, contados da ciência da adjudicatária ou CONTRATADA, não for feita prova do recolhimento de eventual multa por descumprimento das obrigações assumidas no contrato, promover-se-ão as medidas necessárias ao desconto da garantia.



A garantia contratual prestada pela licitante vencedora somente será restituída após integral cumprimento do Contrato, podendo ser retida, se necessário, para quitar eventuais obrigações da licitante.

21. EXIGÊNCIAS PARA CONTRATAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA

Consiste na contratação da equipe técnica pela empresa contratada por licitação, que dará à Prefeitura Municipal todo suporte nas atividades necessárias. A empresa deverá submeter-se à habilitação prevista no Edital de Licitação, observado, especificamente, a documentação seguinte:

- a) Certidão de Registro de Pessoa Jurídica expedida pelo Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - CREA/RJ ou Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU do Estado em que a empresa for sediada. No caso da licitante, que se consagrar ganhadora do certame, ser sediada em outro Estado e que não possua registro junto ao CREA/RJ ou CAU-RJ, deverá apresentar, na ocasião da assinatura do contrato, a Certidão de Registro de Pessoa Jurídica expedida pelo CREA ou CAU da jurisdição da sede da licitante com visto do CREA/RJ com validade vigente.
- b) Apresentação de Atestado(s) de Capacidade Técnica, emitido(s) por Município, em nome da licitante, comprovando a execução de pelo menos 2 (dois) dos seguintes serviços: elaboração ou revisão de Plano Diretor ou Plano de Mobilidade Municipal, já concluído;
- c) Possuir Certidão de Acervo Técnico expedido pelos respectivos conselhos de classe comprovando a elaboração ou revisão de Plano Diretor ou Plano de Mobilidade Municipal, em conformidade com a Lei Federal n.º 10.257/2001;
- d) Comprovação do licitante de que possui em seu quadro permanente, na data prevista para contratação, profissional de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentor de atestado de responsabilidade técnica por execução de serviço de características semelhantes, acompanhados de certidão de acervo técnico (CAT) expedida pelo CREA/CAU. Sendo os serviços de maior relevância que deverão constar nos atestados:
 - I. Elaboração de Plano de Mobilidade Municipal
 - II. Elaboração de Plano Diretor Participativo
 - III. Coordenação de processo participativo
 - IV. Estudos técnicos do perfil econômico, demográfico, físico, ambiental e habitacional de município;



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

- V. Estudos técnicos de rede de infraestrutura urbana e social, uso e ocupação do solo, rede viária e impacto de grandes equipamentos;
 - VI. Serviço de Coordenação Técnica especializada em elaboração de Projeto Integrado Urbanístico-Social;
 - VII. Elaboração de Projeto de parcelamento, urbanização, de regularização fundiária e trabalho social.
- e) O profissional indicado pelo licitante para fins de comprovação da capacitação técnica deverá participar do serviço objeto da licitação, admitindo-se a substituição por profissional de experiência equivalente ou superior desde que aprovada pela Administração.
- f) A comprovação de possuir o licitante, no seu quadro permanente, profissional referenciado na letra a, será feita mediante a apresentação de um dos documentos abaixo:
- **“Ficha” de Registro de Trabalho**, autenticado junto a DRT – Delegacia Regional do Trabalho ou **Contrato de Trabalho em CTPS (Carteira de Trabalho e Previdência Social)**, acompanhado da guia do último mês de recolhimento do FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço que conste o(s) nome(s) do(s) profissional(is);
 - Quando se tratar de **dirigente ou sócio da empresa licitante** tal comprovação será realizada mediante a apresentação do **Contrato Social ou Certidão da Junta Comercial ou Ato Constitutivo** devidamente atualizados, registrado no órgão competente;
 - Contrato de prestação de serviços com firma reconhecida especificando o objeto do contrato conforme função determinada no Projeto Básico e prazo superior ao previsto para execução do plano.
- g) Experiência anterior da licitante, comprovada mediante a apresentação de atestados em nome da empresa, de já ter executado serviços pertinentes e compatíveis em características com o objeto da licitação, englobando os principais serviços a serem executados durante o contrato decorrente da presente licitação.
- h) No que concerne aos documentos relativos à qualificação técnica, também deverá constar ATESTADO DE VISTORIA devidamente preenchido e assinado confirmando que as áreas urbanas do município foram previamente vistoriados por técnico especializado da empresa, conforme o modelo indicado no Anexo VIII ou declaração formal (Anexo IX), de que tem pleno conhecimento das condições e



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

peculiaridades inerentes à natureza do serviço, em atendimento à Sumula nº 01/2018 do TCE/RJ.

A proposta técnica deverá ser elaborada com base no objeto de licitação e será analisada conforme os seguintes parâmetros:

PARÂMETROS E CRITÉRIOS PARA JULGAMENTO				
DA QUALIFICAÇÃO TÉCNICA		1	2	3
Pontos Atribuídos		Líquido (L)	Adicional (A)	Máximo (M)
GRUPO 1	Experiência Específica de Consultoria Relacionada ao Serviço	L	A	M
1.1	Experiência na elaboração de projetos ou planos com participação da sociedade/comunidade envolvida. <i>1 atestado – 10 pontos + 01 ponto por cada atestado adicional, até o limite de cinco atestados</i>	10	01 / 05	15
GRUPO 2	Experiência da Equipe Chave Relacionada ao Serviço	L	A	M
2.1	COORDENADOR: Profissional Engenheiro, Arquiteto ou Urbanista com experiência profissional na coordenação de equipe multidisciplinar comprovada através de atestado (<i>05 pontos – comprovando no mínimo 1 atestado</i>). Experiência comprovada em Elaboração de Projeto de Urbanização Integrada (Urbanismo, Fundiário e Social) (<i>05 pontos– comprovando no mínimo 1 atestado + 01 ponto por cada atestado adicional, até o limite de cinco atestados</i>). Experiência comprovada em Elaboração de Plano de Mobilidade ou similar, ou Plano Diretor (<i>05 pontos– comprovando no mínimo 1 atestado + 01 ponto por cada atestado adicional, até o limite de cinco atestados</i>).	15	01 / 10	25
2.2	ARQUITETO-URBANISTA: com experiência comprovada em projetos de urbanismo e elaboração de Plano de Mobilidade ou Plano Diretor Municipal (<i>05 pontos – comprovando no mínimo 1 atestado + 01 ponto por cada atestado adicional, até o limite de cinco atestados</i>).	05	01 / 05	10
2.3	ENGENHEIRO PLENO TRANSPORTE COLETIVO: com experiência comprovada em elaboração de Plano de Mobilidade Municipal ou Plano de Mobilidade ou similar (<i>05 pontos – comprovando no mínimo 1 atestado + 01 ponto por cada atestado adicional, até o limite de cinco atestados</i>).	05	01 / 05	10
		Total Líquido	Total Adicional	Total Máximo
		35	25	60



PROJETO BÁSICO DO PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO GONÇALO

GRUPO 3	Abordagem Metodológica Proposta	Regular (R)	Bom (B)	Excelente (E)
	<i>Adequação e consistência da abordagem metodológica e do plano de trabalho, segundo as atividades:</i>	R	B	E
3.1	Conhecimento da Legislação vigente do município de São Gonçalo, especialmente as de mobilidade, acessibilidade, planejamento e gestão urbana e de sistemas de transportes.	3	6	10
3.2	Conhecimento quanto ao perfil físico (geográfico e ambiental), econômico, aspectos demográficos e habitacionais, estrutura urbana, uso e ocupação do solo, rede viária, infraestrutura urbana e social do município de São Gonçalo.	3	6	10
3.3	Plano de Ação.	3	6	10
3.4	Proposta Metodológica.	3	6	10
		Total Pontuação		
		12 / 40		

- i) O vínculo da Equipe Chave à consultoria deve ser, obrigatoriamente, comprovado.
- j) Serão desclassificadas as proponentes que obtiverem pontuação global inferior a 75% (setenta e cinco por cento) do total possível, constante da coluna nº 3 do quadro de parâmetros e critérios para o julgamento da qualificação técnica, bem como as que obtiverem pontuação inferior a 50% (cinquenta por cento) do máximo possível de cada grupo de elementos isoladamente (grupos 1, 2 e 3) do mesmo quadro de parâmetros.
- k) Os pontos constantes na coluna nº 2 são meramente exemplificativos, devendo ser considerado como total de pontos possíveis os constantes na coluna nº 3.
- l) Serão abertos os envelopes contendo as propostas técnicas exclusivamente dos licitantes previamente qualificados e feita então a avaliação e classificação destas propostas, de acordo com os critérios pertinentes e adequados ao objetivo licitado, definidos com clareza e objetividade no instrumento convocatório e que considerem a capacitação e a experiência da proponente, a qualidade técnica da proposta, compreendendo metodologia, organização, tecnologia e recursos materiais a serem utilizados nos trabalhos, e a qualificação das equipes técnicas a serem mobilizadas para sua execução.
- m) A comprovação das experiências da consultoria e da equipe chave relacionada ao serviço deverá ser feita através de atestados ou certidões fornecidas por pessoa jurídica de direito público ou privado.



- n) Todos os licitantes poderão realizar vistoria para conhecer a realidade do município e saber as principais demandas a serem consideradas na Proposta Metodológica, seguindo o modelo indicado no Anexo VIII, devendo o atestado de vistoria obrigatoriamente ser preenchido e assinado pelo servidor da prefeitura designado pelo órgão competente, atestando que o interessado inteirou-se de todos os aspectos e características peculiares dos serviços que influem na elaboração e apresentação da proposta técnica e de preços.
- o) Caso opte a empresa proponente pela não realização da vistoria, a mesma deverá apresentar declaração formal (Anexo IX), de que tem pleno conhecimento das condições e peculiaridades inerentes à natureza do serviço, em atendimento à Sumula nº 01/2018 do TCE/RJ.
- p) A proposta técnica deverá ser avaliada pela equipe técnica da pasta administrativa municipal solicitante do edital para mensurar os valores de cada empresa participante que tenha sido habilitada na fase de documentação.
- q) A proposta escolhida será, entre as classificadas, a da empresa proponente que obtiver a melhor Nota Final.
- r) As notas serão atribuídas com base na comparação dos elementos das propostas técnicas e dos currículos apresentados, sendo tanto maior a nota quanto melhor for demonstrado o atendimento ao Edital e seus anexos e a compatibilidade com os objetivos da Secretaria Municipal responsável do presente certame.
- s) Na pontuação das Propostas Técnicas, será atribuída nota zero aos profissionais que figurarem em equipes técnicas de mais de um licitante.
- t) Serão desclassificadas as propostas técnicas que obtiverem soma dos pontos inferior a 75% (setenta e cinco por cento) do total possível, bem como as que obtiverem pontuação inferior a 50% (cinquenta por cento) do máximo de cada grupo de elementos isoladamente (grupos 1, 2 e 3 do quadro de parâmetros e critérios para julgamento da qualificação técnica).
- u) Serão desclassificadas as propostas técnicas que não atenderem, no todo ou em parte, as disposições do Edital e de suas especificações, quer por omissão, quer por discordância.
- v) A Comissão Permanente de Licitação, assessorada por Comissão Técnica da Secretaria Municipal solicitante do edital, examinará, julgará e classificará as propostas Técnicas, estabelecendo sua ordem e mérito, de acordo com o critério de atribuição de notas descritas no quadro de parâmetros e critérios para julgamento da qualificação técnica.



w) Será atribuída pela Comissão de Licitação a "Nota da Proposta Técnica" (NPT) em conformidade com os parâmetros e critérios para julgamento da qualificação técnica, variando de 0 (zero) a 100 (cem) pontos;

x) A Comissão de Licitação procederá ao cálculo da "Nota da Proposta de Preço" (NPP) de cada Licitante, conforme definido na fórmula abaixo:

$$\text{NPP} = \text{Pmin} / \text{Ppro} \times 100$$

Onde:

NPP = Nota da Proposta de Preço (Valor da Proposta considerada)

Pmin = Proposta com menor valor global EXEQUÍVEL

Ppro= Preço global da proposta PROPONENTE

y) O cálculo da "Nota Final" (NF) das Licitantes far-se-á de acordo com a média ponderada das valorizações das Propostas Técnicas e de Preço, da seguinte forma:

$$\text{NF} = 0,7 \text{ NPT} + 0,3 \text{ NPP}$$

Onde:

NF = Nota Final

NPT = Nota da Proposta Técnica

NPP = Nota da Proposta de Preço

z) A classificação das Licitantes far-se-á em ordem **decrescente** dos valores das Notas Finais, sendo declarada vencedora a Licitante que atingir a maior Nota Final.

z.1) As notas das propostas Técnicas (NPT), de Preço (NPP) e Final (NF) serão arredondadas até os centésimos, consoante a norma ABNT NBR 5891 – Regras de Arredondamento na Numeração Decimal.