PREFEITURA
DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Secretaria Municipal da Casa Civil
Subsecretaria de Gestão Governamental e Transparência
Gerência de Controle da Lei de Acesso à Informação
Rua Afonso Cavalcanti, 455, sala 1569 – Cidade Nova – Rio de Janeiro – RJ – CEP 20211-110
Telefone: 21 2976-1984
E-mail: transparenciacarioca@rio.rj.gov.br

Ao Protocolo CVL/GBP

Rio de Janeiro, 21 de julho de 2017.

Abertura de Processo para requerimento de informação pública – LAI

Assunto: Lei de Acesso à Informação.

Segue encartado requerimento de informação pública, após abertura, retornar para esta gerência.

Atenciosamente,

MONIQUE TUANI BRANDÃO MAIA DE CARVALHO
Gerente de prazo de Lei de Acesso à Informação
Matr. 11/297434-3

Processo n.º	
01/003.431/2017	
Data da Autuação: 21/07/2017	Fls.: 04
Rubrica:	

À SMTR/OUV

Em prosseguimento para coleta das informações conforme solicitação.

Rio de Janeiro, 25 de julho de 2017.

Vanderval Lopes da Silva Filho
Matr: 33/631.083-7

Gerência de Controle de Lei de Acesso à Informação
SUBSECRETARIA DE INTEGRAÇÃO GOVERNAMENTAL E TRANSPARÊNCIA DA SECRETARIA MUNICIPAL DA CASA CIVIL

Processo	
01/003.431/2017	
Data da autuação 21/07/2017	Fls. 05
Rubrica	

Á TR/SUBT/CTTC,

Para atendimento de LAI (lei de Acesso a Informação).

.

.

Em, 04 de agosto de 2017.

Maxwell dos Santos Simões
Ouvidor da Prefeitura - SMTR
Matr.: 11/288.940-0

Processo: 01/003.431/2017	
Data de autuação: 21/07/2017	Fls. 06
RUBRICA	

À SMTR/OUVIDORIA

Em devolução, sugerindo consulta a TR/CTP, tendo em vista que esta Coordenadoria não possui tal informação.

Em, 10 de agosto de 2017.

MARCELO ANDRÉ TEIXEIRA DA SILVA
Coordenador Técnico de Transportes Complementares
TR/SUBT/CTTC – mat.: 217.423-3

Processo: 01/003.342/2017	
Data da autuação 21.07.2017	Fls. 07
Rubrica	

À TR/CTP – Coordenadoria Tecnica de Planejamento.

Para atendimento de LAI (lei de Acesso a Informação).

Em, 17 de Agosto de 2017.

Maxwell dos Santos Simões
Ouvidor da Prefeitura - SMTR
Matr.: 12/288.940-0

PAULA MANUEL GOMES
Matr. 12/[illegible]

18.08.17

DOCUMENTO Nº	
01/003.342/2017	
Data da autuação : 21/07/2017	Fls. 08
Rubrica	

À TR/CTP/CGR,

Trata o presente de requerimento de informação pública, sendo solicitado **''Traçados da linha do sistema de transporte público local (STPL) em formato digital (shapefile ou KML)''**.

Encaminho para atendimento à inicial.

Em 21 de agosto de 2017.

Ado F. S. de Azevedo
Coordenador Técnico de Planejamento
Secretaria Municipal de Transportes

	01/003.431/2017
Data da autuação: 21/07/2017	Fls. 09

À TR/CTP:

Trata-se de solicitação da Secretaria Municipal da Casa Civil / Subsecretaria de Integração Governamental e Transparência / Gerência de Controle de Lei de Acesso à Informação para que seja informado "Traçados das linhas do sistema de transporte público local (STPL) em formato digital (shapefile ou kmz)".

Informamos que esta CGR está desenvolvendo alguns estudos sobre a rede de STPL especificamente da AP-5 e, para isso, fez o kmz de algumas linhas. No entanto, os itinerários usados já sofreram mudanças e como nosso objetivo é determinar um método de análise dos itinerários, as atualizações deste grupo de linhas não foram desenhadas.

Sugerimos que os itinerários a serem fornecidos ao solicitante sejam os oficiais e, portanto, em texto. Desta maneira, ele poderá ter a última versão do itinerário de cada uma das linhas em operação no Município, ou seja, a informação abrangerá todas as linhas e estará atualizado na data de entrega.

Sugerimos o encaminhamento deste processo à TR/SUBT/CTTC para análise.

Em 12 de setembro de 2017.

Ana Lúcia Alcântara de Araújo

Ana Lúcia Alcântara de Araújo

Engª Civil – CREA-RJ 82103736-7 – Mat. 156.536-5

Coordenadora I - TR/CTP/CGR

Sec Mun de Transportes/Coord Técnica de Planejamento/Coord de Gestão da Rede de Transportes

À TR/SUBT/CTTC
Em prosseguimento p andamento
à inicial 02/10/2017

Ado F. S. de Azevedo
Coord Téc. de Planejamento
SMTR
Mat. 80/303084-8

Processo	
01/003.431/2017	
Data da autuação 21/07/2017	Fls. 10
Rubrica	

TR/SUBT/CTTC/CLEF

Para análise e adoção de medidas cabíveis.

Em, 20 / 10 /2017.

MARCELO ANDRÉ TEIXEIRA DA SILVA
TR/SUBT/CTTC – Coordenador Técnico
Matr. 11/217.423-3

Processo nº 01/003.431/12	
Data da autuação 21/07/12	Fls. 11
Rubrica	

TR/SUBT/CTTC

Em análise ao p.p. esta Coordenadoria vem informar que quanto ao pedido da inicial do processo , fls.03, não temos o shapefile ou KML, pois não trabalhamos com esse programa em nossa coordenadoria, temos os oficiais retirados dos processos de licitação que foram publicados em Diario Oficial do Municipio do Rio de Janeiro, que seguem em anexo no presente processo, atendendo assim a sugestão contida no despacho da Coordenadoria de Planejamento às fls. 09.

A consideração superior.

Em, 08/11/2017.

SILVANA AQUILINA SEVERINO
226058-6
TR/SUBT/CTTC

Processo nº 01/003.431/17	
Data da autuação 21/07/17	Fls. 12
Rubrica	

À
CVL/GAB

Em prosseguimento, tendo em vista o despacho as fls. 11.

Em, 09/11/2017.

MARCELO ANDRE TEIXEIRA DA SILVA
Coordenador Técnico de Transportes Complementares
TR/SUBT/CTTC

Órgão Recebedor: CVL/GAB	
Data: 16/11/17	Hora: 16:06
Mat. Recebedor: 177670	
Rubrica:	

Processo nº 01/003.431/17	
Data de Autuação: 22.11.17	fls 13
Rubrica:	

À CVL/SUBIGT

Para ciência do despacho de fls.09 e 11 do presente e providências cabíveis.

Rio de Janeiro, 21 de novembro de 2017

AILTON CARDOSO DA SILVA

Respondendo pelo Expediente

Secretaria Municipal da Casa Civil

À CVL/SUBIGT/GCLA

Para responder ao cidadão.

em 22/11/2017

Erika Correa Coelho
Subsecretária de Integração
Governamental e Transparência
Matrícula: 11/207.047-2

ANEXO

DECRETO N°2.477/80

L2101 - PARQUE DA CIDADE X GÁVEA (VIA FASHION MALL) - CIRCULAR

Largo da Macumba, Estrada da Gávea, Rua Cedro, Rua Mary Pessoa, Rua Marquês de São Vicente, Rua Arthur Araripe, Rua Padre Leonel Franca, retorno sob a pista da Auto Estrada Lagoa - Barra, Avenida Padre Leonel Franca, Rua Mário Ribeiro, Avenida Borges de Medeiros, Av. Epitácio Pessoa, Av. Vieira Souto (pista reversível), Av. Henrique Dumont, Rua Redentor, Rua Aníbal de Mendonça, Av. Epitácio Pessoa, Av. Borges de Medeiros, Rua Gilberto Cardoso, Praça Nossa Senhora Auxiliadora, Rua Mário Ribeiro, Avenida Bartolomeu Mitre, Rua Marquês de São Vicente, Estrada da Gávea, Largo da Macumba.

L2102 - PARQUE DA CIDADE X FASHION MALL (VIA GÁVEA) – CIRCULAR

Largo da Macumba, Estrada da Gávea, Rua Cedro, Rua Mary Pessoa, Rua Marquês de São Vicente, Rua Arthur Araripe, Rua Padre Leonel Franca, retorno sob a pista da Auto Estrada Lagoa - Barra, Avenida Padre Leonel Franca, Rua Mário Ribeiro, Avenida Borges de Medeiros, Avenida Epitácio Pessoa, Av. General San Martin, Avenida Visconde de Albuquerque, retorno, Avenida Visconde de Albuquerque, Avenida Niemeyer, Largo da Macumba.

+ obs Itinerários já alterados.

AP 3.1

L01 - TOMAS COELHO X ABOLIÇÃO (VIADUTO JOÃO RIBEIRO)

Rua Laurindo Filho, Rua Zeferino da Costa, Rua Enaldo dos Santos Araú- jo, Rua Silva Vale, Avenida Pastor Martin Luther King Junior, Avenida João Ribeiro, Viaduto, Avenida João Ribeiro, Rua Glaziou, Rua Francisca Vidal, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Rua Conde de Azambuja, Rua Carneiro Ribeiro, Avenida Dom Hélder Câmara, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Helder Câmara, Avenida João Ribeiro,Viaduto, Avenida João Ribeiro, Avenida Pastor Martin Luther King Junior, Rua Silva Vale, Rua Enaldo dos Santos Araújo, Rua Zerefino da Costa, Rua Laurindo Filho.

L02 - ÁGUA SANTA X ENGENHÃO (CIRCULAR)

Rua Violeta, Rua Paraná, Rua Clarimundo de Melo, Rua Bernardo Guimarães, Rua Nerval de Gouveia, Rua Elias da Silva, Viaduto Compositor Wilson Batista, Rua Goiás, Rua Arquias Cordeiro, Rua Piauí, Av. Dom Helder Câmara, retorno próximo ao nº 514, Av. Dom Helder Câmara, Rua Gandavo, Rua Fernão Cardim, Rua Henrique Scheid, Rua das Oficinas, Rua José dos Reis, Rua Bento Gonçalves, Rua José Domingues, Rua Silvana, Rua Goiás, Viaduto Compositor Wilson Batista, Rua Elias da Silva, Rua Nerval de Gouveia, Rua Bernardo Guimarães, Rua Clarimundo de Melo, Rua Torres de Oliveira, Rua da Pátria, Rua Paraná, Rua Violeta.

L03 - ENGENHO DA RAINHA X INHAÚMA (VIA RUA EDMUNDO)

Rua Volta Grande, Rua Turiuva, Avenida Dom Hélder Câmara, Retorno sob Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Estrada Adhemar Bebiano, Estrada do Timbó, Avenida Itaoca, Estrada Adhemar Bebiano, Estrada Velha da Pavuna, Viaduto, Estrada Velha da Pavuna, Avenida João Ribeiro, Retorno, Avenida Pastor Martin Luther King Junior, Rua Carlos Gonçalves Penna, Rua César do Rêgo Monteiro Filho, Rua Theophilo Dias, Rua Pereira Pinto, Avenida João Ribeiro, Viaduto, Estrada Velha da Pavuna, Estrada Adhemar Bebiano, Rua Darke de Mattos, Rua Bispo Lacerda, Rua Fazenda Nova, Rua Volta Grande.

L04 - PIEDADE X ENGENHEIRO LEAL (CIRCULAR)

Rua Moreira de Azevedo, Rua Caetano da Silva, Rua Quintão, Rua Padre Manuel da Nóbrega, Rua Virgem Peregrina, Rua Ana Quintão, Rua Luis Vargas, Rua Maria Benjamin, Avenida João Ribeiro, Rua Glaziou, Rua Francisca Vidal, Avenida Dom Helder Câmara, Rua Gandavo, Rua Fernão Cardim, Rua Degas, Av. Segal, Rua Cezanne, Largo dos Evangé- licos, Retorno em frente a Rua Bambore, Avenida Dom Helder Câmara, Rua Cachambi, Rua Degas, Rua Pedras Altas, Avenida Dom Helder Câ- mara, Avenida João Ribeiro, Rua Maria Benjamin, Rua Luis Vargas, Rua Ana Quintão, Rua Virgem Peregrina, Rua Padre Manuel da Nóbrega, Rua Quintão, Travessa Felício, Rua do Amparo, Rua Caetano da Silva, Rua Moreira de Azevedo.

L05 - LINS X NORTE SHOPPING (CIRCULAR)

Rua Maranhão, Rua Aquidabã, Rua Pedro de Carvalho, Rua Lins de Vasconcelos, Rua Vilela Tavares, Rua César Zama, Rua Heráclito Gra- ça, Rua Lins de Vasconcelos, Rua Vilela Tavares, Rua Leite Ribeiro, Rua Bueno de Paiva, Rua Intendente Cunha Menezes, Rua Magalhães Couto, Rua Venceslau, Rua Medina, Rua Manuela Barbosa, Rua Constança Barbosa, Rua Silva Rabêlo, Viaduto Castro Alves, Rua Santa Fé, Rua

Lucídio Lago, Rua Tôrres Sobrinho, Rua Capitão Rezende, Rua Ferreira de Andrade, Rua Álvares Cabral, Rua Miguel Ângelo, Rua Domingos de Magalhães, Rua Fernando Esquerdo, Rua Conde de Azambuja, Rua Luísa Vale, Avenida Dom Hélder Câmara, Retorno sob Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Rua Cachambi, Rua Degas, Rua Pedras Altas, Rua Silva Mourão, Rua Honório, Rua Vasco da Gama, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Rua Miranda Vale, Rua Conde de Azambuja, Rua Domingos de Magalhães, Rua Sabino dos Reis, Rua Miguel Ângelo, Rua Miguel Cervantes, Rua Ferreira de Andrade, Rua Aristides Caire, Viaduto Castro Alves, Rua Medina, Rua Venceslau, Rua Magalhães Couto, Rua Intendente Cunha Menezes, Rua Bueno de Paiva, Rua Itobi, Rua Maranhão, Rua Aquidabã, Rua Bocaína, Rua Maranhão.

L06 - HIGIENÓPOLIS X MARIA DA GRAÇA (CIRCULAR)

Rua Carneiro Ribeiro, Avenida Dom Hélder Câmara, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Avenida João Ribeiro, Rua Francisca Zieze, Rua Moreira, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câ- mara, Rua Conde de Azambuja, Rua Carneiro Ribeiro.

L07 - TRIAGEM X LARGO DO JACARÉ (VIA ROCHA)

Rua Bergamo, Rua Licínio Cardoso, Rua Major Suckow, Rua Dr. Garnier, Rua Canindé, Rua Lino Teixeira, Rua Alvares de Azevedo, Rua Miguel Ângelo, Rua Miguel Cervantes, Rua Ferreira de Andrade, Rua Aristides Caire, Rua Getúlio, Rua Cirne Maia, Rua Honório, Rua Vasco da Gama, Avenida Dom Helder Câmara, Rua Menezes Vieira, Rua Odorico Mendes, Rua José Bonifácio, Rua Arquias Cordeiro, Rua Carolina Méier, Rua Lucídio Lago, Rua Miguel Fernandes, Rua Vaz de Caminha, Rua Álvares Cabral, Rua Miguel Ângelo, Rua Álvares de Azevedo, Rua Lino Teixeira, Rua Conselheiro Mayrink, Rua General Belford, Rua Ana Néri, Rua Licí- nio Cardoso, Rua Bergamo.

L08 - FAZENDA DA BICA X ENGENHO DE DENTRO (VIA NERVAL DE GOUVEIA) CIRCULAR

Rua Agariba, Rua Acare, Rua Barão do Bom Retiro, Rua Verna Magalhães, Rua Baronesa de Uruguaiana, Rua Eng. Brotero, Rua Conselheiro Ferraz, Rua Vinte de Março, Rua Lins de Vasconcelos, Rua Joaquina Rosa, Rua Guaju, Rua Cônego Tobias, Avenida Amaro Cavalcanti, Rua Dr. Bulhões, Rua Pernambuco, Rua Adolfo Bergamini, Avenida Amaro Cavalcanti, Rua Dois de Fevereiro, Rua Borja Reis, Rua Monteiro da Luz, Rua Violeta, Rua Paraná, Rua Clarimundo de Melo, Rua Padre Telêmaco, Avenida Ernani Cardoso, Retorno sob Viaduto de Cascadura, Praça José de Souza Marquês, Rua Ângelo Dantas, Rua Maria Lopes, Rua Mendes de Aguiar, Avenida Ernani Cardoso, Rua Padre Telêmaco, Rua Clarimundo de Melo, Rua Torres de Oliveira, Rua da Pátria, Rua Paraná, Rua Violeta, Rua Monteiro da Luz, Rua Borja Reis, Rua Adolfo Bergamini, Rua Daniel Carneiro, Rua Monsenhor Jerônimo, Avenida Amaro Cavalcanti, Rua Medina, Rua Ana Barbosa, Rua Hemengarda, Rua Lins de Vasconcelos, Rua Cabu- çu, Rua Dona Romana, Rua Caimbe, Rua Araújo Leitão, Rua Barão do Bom Retiro, Rua Abatira, Rua Aguariba.

Obs: Itinerários já alterados.

AP 3.2

L01 - VICENTE DE CARVALHO X IPASE (CIRCULAR)

Rua Camamu, Rua Angai, Avenida Pastor Martin Luther King Junior, Avenida Vicente de Carvalho, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Praça Rubens Vanderlei, Avenida Brás de Pina, Rua Dr. Weinschenk, Rua Dr. Luis Gaudie Ley, Rua Eng. Francisco Passos, Avenida Brás de Pina, Largo da Penha, Avenida Ns. da Penha, Rua São Camilo, Estrada José Rucas, Rua Plínio de Oliveira, Avenida Brás de Pina, Travessa Padre Ricardo, Rua Venina, Rua Comandante Conceição, Avenida Brás de Pina, Rua Bento Cardoso, Rua Irapuá, Rua Tapevi, Rua Cacequi, Rua Frisia, Rua Ápia, Avenida Brás de Pina, Praça Rubens Vanderlei, Avenida Meriti, Pra- ça Aquidauana, Avenida Meriti, Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, Avenida Vicente de Carvalho, Rua Angai, Rua Camamu.

L02 - CORDOVIL X BRAS DE PINA (VIA RUA SURUÍ) – CIRCULAR

Rua Manguaba, Rua Mundaú, Rua Álvaro de Macedo, Rua Cordovil, Rua Bulhões Marcial, Rua Anequira, Estrada Do Quitungo, Rua Itabira, Rua Guaporé, Rua Suruí, Rua Bento Cardoso, Rua Itabira, Rua Anequira, Estrada Do Quitungo, Avenida Meriti, Praça Rubens Vanderlei, Avenida Meriti, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Avenida Pastor Martin Luther King Junior, Avenida Vicente de Carvalho, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Praça Rubens Vanderlei, Av. Meriti, Est. Do Quitungo, Rua Itabira, Rua Guaporé, Rua Suruí, Rua Bento Cardoso, Rua Itabira, Rua Bulhões Marcial, Rua Mundaú, Rua Saracá, Rua Manguaba.

L03 - CIDADE ALTA X BRAS DE PINA (CIRCULAR)

Rua Água Doce, Rua Poço Central, Rua Mar Grande, Est. Do Porto Velho, Rua Jorge Coelho, Rua Antenor Navarro, Rua Pindaí, Rua Taborari, Pra- ça Anhangá, Rua Taborari, Rua Boa Viagem, Rua Cintra, Avenida Lobo Júnior, Retorno Viaduto João XXIII, Avenida Lobo Júnior, Rua Indigena, Rua Aurora, Rua Guaianases, Rua Nicarágua, Rua Leopoldina Rêgo, Rua Cardoso de Morais, Rua Dona Isabel, Retorno Praça das Nações, Avenida Paris, Avenida Roma, Avenida Londres, Praça das Nações, Avenida Nova York, Avenida Bruxelas, Rua Júlio Ribeiro, Rua Bonsucesso, Avenida Teixeira de Castro, Rua Barreiros, Estrada do Engenho da Pedra, Rua Noêmia Nunes, Rua Dr. Alfredo Barcelos, Rua Carlina, Av. Prof. Plínio Bastos, Rua Leopoldina Rêgo, Rua Santa Basilissa, Rua Quito, Praça Panamericana, Rua Belisário Pena, Rua Honduras, Rua Bernardo de Figueiredo, Rua Cintra, Rua Boa Viagem, Rua Taborari, Praça Anhangá, Rua Taborari, Rua Pindaí, Av. Antenor Navarro, Rua Jorge Coelho, Est. Do Porto Velho, Rua Mar Grande, Rua Poço Central, Rua Água Doce.

L04 - MERCADO SÃO SEBASTIÃO X PENHA (CIRCULAR)

Avenida Lobo Júnior, Avenida Guanabara, Rua do Feijão, Rua do Arroz, Rua da Farinha, Rua do Milho, Rua do Alpiste, Avenida Guanabara, Avenida Brasil (Pista Lateral), Viaduto Eng. Lourenço de Abreu Jorge, Avenida Lobo Júnior, Viaduto João XXIII, Rua Bento Cardoso, Rua Itabira, Rua Anequira, Estrada do Quitungo, Avenida Meriti, Praça Rubens Vanderlei, Avenida Meriti, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, Avenida Vicente de Carvalho, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Praça Rubens Vanderlei, Avenida Meriti, Estrada do Quitungo, Rua Itabira, Rua Guaporé, Avenida Brás de Pina, Viaduto João XXIII, Avenida Lobo Júnior, Rua Guaianases, Rua Nicarágua, Rua Patagônia, Rua Quito, Praça Panamericana, Rua Quito, Rua Conde de Agrolongo, Rua Cuba, Avenida Lobo Júnior, Retorno, Avenida Lobo Júnior, Rua Cascais, Avenida Lusitânia, Viaduto, Avenida Brasil (Pista Lateral), Avenida Guanabara, Rua do Feijão, Rua do Arroz, Rua da Farinha, Rua do Milho, Rua do Alpiste, Avenida Guanabara, Avenida Lobo Júnior.

L05 - CORDOVIL X VICENTE DE CARVALHO (CIRCULAR)

Rua João Henrique (Praça 13 de Junho), Rua Coronel Camisão, Rua Major Conrado, Rua Bulhões Marcial, Rua Mundaú, Rua Cordovil, Praça São João Berchmans, Avenida Meriti, Avenida São Félix, Avenida Brás de Pina, Praça Rubens Vanderlei, Av. Meriti, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Avenida Pastor Martin Luther King Junior, Avenida Vicente de Carvalho, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Praça Rubens Vanderlei, Avenida Brás de Pina, Avenida São Félix, Avenida Meriti, Praça São João Berchmans, Rua Cordovil, Rua Bulhões Marcial, Rua Major Conrado, Praça 13 de Junho, Rua Balduíno de Aguiar, Rua Comandante Coelho, Rua Oliveira Melo, Rua Barão de Melgaço, Rua João Henrique (Praça 13 de Junho).

L06 - ESTRADA CEL. VIEIRA X PRAÇA N.S. APRESENTAÇÃO (CIRCULAR)

Rua Maba, Estrada do Vigário Geral, Rua Xavier Pinheiro, Rua Corrêa Dias, Rua Bulhões Marcial, Rua Mundaú, Rua Álvaro de Macedo, Rua Cordovil, Praça São João Berchmans, Estrada da Água Grande, Rua Manoel Araújo, Rua Hannibal Porto, Rua Itapera, Avenida Braz de Pina, Praça Rubens Vanderlei, Avenida Meriti, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Avenida Pastor Martin Luther King Junior, Avenida Vicente de Carvalho, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Praça Rubens Vanderlei, Avenida Braz de Pina, Estrada da Água Grande, Rua Manoel Araújo, Rua Hannibal Porto, Rua Itapera, Estrada da Água Grande, Praça São João Berchmans, Rua Cordovil, Rua Lucas Rodrigues, Rua Bulhões Marcial, Rua Corrêa Dias, Rua Xavier Pinheiro, Estrada do Vigário Geral, Rua Maba.

L07 - IAPI X PENHA (CIRCULAR)

Rua Alfredo de Souza Mendes, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Estrada Adhemar Bebiano, Estrada do Timbó, Avenida Itaoca, Estrada do Itararé, Rua Euclides Faria, Rua Uranos, Rua Ibiapina, Rua José Maurício, Rua Venina, Rua Comandante Conceição, Avenida Brás de Pina, Rua Monsenhor Alves Rocha, Rua Ibiapina, Rua Uranos, Rua Diomedes Trota, Estrada do Itararé, Avenida Itaoca, Estrada do Timbó, Estrada Adhemar Bebiano, Avenida Dom Hélder Câmara, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Rua Faleiro, Praça Brg. Clóvis Travassos, Rua Turiaçu, Rua Alfredo de Souza Mendes.

L08 - MARÉ X BONSUCESSO (VIA HGB) – CIRCULAR

Rua da Regeneração, Rua João Torquato, Av. Teixeira de Castro, Av. dos Campeões, Travessa Sargento Ferreira, Rua João Romariz, Rua Cardoso de Moraes, Rua Dona Isabel, Rua Leopoldo Bulhões, Rua Eurico Souza Leão, Linha Amarela, Alça de acesso à Av. Brasil (sentido Zona Oeste), Av. Brasil (pista lateral), Av. Brigadeiro Trompovsky, retorno sob a Ponte do Galeão, Linha Vermelha, Av. Brigadeiro Trompovsky, Av. Brasil (pista lateral sentido Centro), Av. Nova York, Av. Roma, Av. Londres, Praça das Nações, Av. Nova York, Av. Bruxelas, Av. Julio Ribeiro, Rua Bonsucesso, Av. Teixeira de Castro, Av. dos Campeões, Rua da Regeneração.

L09 - VILA DOS PINHEIROS X BONSUCESSO (VIA HGB)

Travessa 15, Avenida Canal, Rua 14, Via A1, Via B1, Via C12, Via B3, Via A1, Rua 14, Avenida Brasil, Retorno Acesso Avenida Governador Carlos Lacerda (Linha Amarela - Sentido Barra), Avenida Governador Carlos Lacerda (Linha Amarela), Avenida Novo Rio, Rua Engenheiro Moreira Moura, Rua Leopoldo Bulhões, Avenida Nova York, Avenida Bruxelas, Rua Júlio Ribeiro, Rua Bonsucesso, Avenida Teixeira de Castro, Rua Barreiros, Rua João Romariz, Rua Cardoso de Morais, Rua Dona Isabel, Rua Leopoldo Bulhões, Rua Eurico Sousa Leão, Avenida Governador Carlos Lacerda (Linha Amarela),Retorno Acesso Avenida Canal, Avenida Canal, Rua 14, Via A1, Via B1, Via C12, Via B3, Via A1, Rua 14, Avenida Canal, Travessa 15.

L10 - VILA DO JOÃO X BONSUCESSO (VIA HGB)

Av. Canal (próximo Rua 13) Rua 14, Avenida Brasil (pista lateral), alça de acesso Viaduto de Manguinhos, Viaduto de Manguinhos, Avenida Governador Carlos Lacerda (Linha Amarela - Sentido Barra), Avenida Novo Rio, Rua Engenheiro Arthur Moura, Rua Leopoldo Bulhões, Avenida Paris, Av. Roma, Av. Londres, Av. Bruxelas, Rua Júlio Ribeiro, Rua Bonsucesso, Av. Teixeira de Castro, Av. Brasil, Av. Guilherme Maxwell, Rua Bonsucesso, Rua Cardoso de Morais, Rua Dona Isabel, Rua Leopoldo Bulhões, Rua Eurico Sousa Leão, Avenida Governador Carlos Lacerda (Linha Amarela), Viaduto de Manguinhos, Av. Bento Ribeiro Dantas, Retorno Acesso Avenida Canal, Avenida Canal, Rua 14, Av. Canal (próximo Rua 13).

L11 - GROTA X URANOS (VIA DR. NOGUCHI) – CIRCULAR

Rua Roberto Silva, Rua Dr. Noguchi, Rua Uranos, Avenida dos Democráticos, Avenida Itaoca, Estrada do Timbó, Estrada Adhemar Bebiano, Avenida Dom Hélder Câmara, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Rua Cachambi, Rua Degas, Rua Pedras Altas, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Estrada Adhemar Bebiano, Estrada do Timbó, Avenida Itaoca, Rua Uranos, Rua Dr. Noguchi, Rua Roberto Silva.

L12 - DARCY VARGAS X RAMOS (CIRCULAR)

Avenida Teixeira de Castro, Rua Barreiros, Rua João Romariz, Rua Cardoso de Morais, Rua Bias Fortes, Praça Lopes Ribeiro, Rua Dona Isabel, Rua Leopoldo Bulhões, Viaduto Acesso Linha Amarela, Linha Amarela, Avenida Além Paraíba, Rua Manuel Fontenele, Rua Darke de Mattos, Estrada Adhemar Bebiano, Avenida Dom Hélder Câmara, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Rua Cachambi, Rua Degas, Rua Pedras Altas, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Estrada Adhemar Bebiano, Rua Francisco Medeiros, Avenida dos Democráticos, Viaduto Acesso Linha Amarela, Linha Amarela, Rua Eurico Sousa Leão, Rua Leopoldo Bulhões, Praça das Nações, Avenida Nova York, Avenida Bruxelas, Rua Júlio Ribeiro, Rua Bonsucesso, Avenida Teixeira de Castro.

L13 - RAMOS X LARGO DO ITARARÉ (VIA FELIZARDO FORTES)

Rua Geraldo Rodrigues, Rua Mario Carpenter, Avenida Dom Hélder Câ- mara, Rua Gândavo, Rua Fernão Cardim, Rua Degas, Rua Pedras Altas, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Viaduto Emílio Baungart, Estrada Adhemar Bebiano, Estrada do Timbó, Avenida Itaoca, Estrada do Itararé, Rua Euclides Faria, Rua Teixeira Franco, Rua Diomedes Trota, Estrada do Itararé, Avenida Itaoca, Estrada do Timbó, Estrada Adhemar Bebiano, Avenida Dom Hélder Câ- mara, Viaduto Emílio Baungart, Avenida Dom Hélder Câmara, Largo dos Evangélicos, Avenida Dom Hélder Câmara, Rua Cachambi, Rua Degas, Rua Fernão Cardim, Avenida Dom Hélder Câmara, Rua de Lazer, Retorno Acesso Avenida Dom Hélder Câmara, Avenida Dom Hélder Câmara, Rua Mario Carpenter, Rua Geraldo Rodrigues.

L14 - BANCÁRIOS X PORTUGUESA (VIA MONERÓ) – CIRCULAR

Rua Fernando de Noronha, Av. Ilha das Enxadas, Av. Ilha do Fundão, Praia da Rosa, Rua Amapurus, Rua Capanema, Rua Demétrio de Toledo, Rua Domingos Mondim, Rua Euthiquio Soledade, Rua Eugene Warming, Praia da Rosa, Rua Sena, Estr. do Dendê, Estr. de Tubiacanga, Rua Ângelo Neves, Rua Domingos Segreto, Rua Adolpho Porto, Av. Maestro Paulo Siva, Estr. do Galeão, Rua Gustavo Augusto de Rezende, Rua Carlos Meziano, Rua Eduardo Narduz, Rua Republica Árabe da Síria, Estr. do Galeão, Praça Fernando Pessoa, Av. Maestro Paulo Siva, Rua Jaime Perdigão, Rua Malta, Estr. de Tubiacanga, Rua Adolpho Porto, Rua Domingos Segreto, Estr. do Dendê, Estr. de Tubiacanga, Praia da Rosa, Rua Sena, Estr. do Dendê, Rua Eutiquio Soledade, Rua Domingos Mondim, Rua Demétrio de Toledo, Rua Capanema, Amapurus, Praia da Rosa, Av. Ilha do Fundão, Av. Ilha das Enxadas, Rua Ilha Fiscal, Rua Dr. Manoel Marreiros, Rua Fernando de Noronha.

L15 - ITACOLOMI X PORTUGUESA (CIRCULAR)

Estr. das Canárias (Esquina Estr. Itacolomi), Estr. de Maracajá, Tv. Oliveira, Estr. do Galeão, Retorno (Praça do Avião), Estr. do Galeão, Estr. das Canárias, Estr. de Maracajá, Rua Cinquenta e Dois, Estr. do Galeão, Rua República Árabe da Síria, Retorno(Rua Cambaúba), Estr. do Galeão, Rua Noventa e Oito, Estr. de Maracajá, Estr. das Canárias, Av. Brás Crispim, Retorno , Av. Brás Crispim, Estr. das Canárias.

L16 - TUBIACANGA X PORTUGUESA (VIA EDUARDO NARDUZ)

Rua Oitenta e Nove, Rua Noventa e Seis, Rua Noventa, Av. Seis, Rua Noventa e Três, Av. Um, Av. Brás Crispim, Retorno, Av. Brás Crispim, Estr. Gov. Chagas Freitas, Rua Eduardo Narduz, Rua República Árabe da Síria, Retorno (Rua Cambaúba), Estr. do Galeão, Rua Eduardo Narduz, Rua Carlos Meziano, Av. Francisco Neves, Estr. Gov. Chagas Freitas, Retorno, Estr. Gov. Chagas Freitas, Av. Um, Noventa e Três, Av. Seis, Rua Noventa, Rua Noventa e Seis, Rua Oitenta e Nove.

L17 - TUBIACANGA X PORTUGUESA (VIA MONERÓ)

Rua Oitenta e Nove, Rua Noventa e Seis, Rua Noventa, Av. Seis, Rua Noventa e Três, Av. Um, Av. Brás Crispim, Retorno, Av. Brás Crispim, Estr. Gov. Chagas Freitas, Rua Eduardo Narduz, Rua República Árabe da Síria, Estr. do Galeão, Praça Fernando Pessoa, Av. Maestro Paulo Siva, Rua Jaime Perdigão, Rua Malta, Estr. de Tubiacanga, Rua Luis Sá, Rua Lausimar Laus, Estr. de Tubiacanga, Estr. Gov. Chagas Freitas, Rua Adolpho Porto, Av. do Magistério, Estr. Gov. Chagas Freitas, Av. Um, Noventa e Três, Av. Seis, Rua Noventa, Rua Noventa e Seis, Rua Oitenta e Nove.

L18 - BANANAL X TAUÁ (CIRCULAR)

Praia da Guanabara, Tv. Theotonio Freire, Rua Praia da Guanabara, Tv. Costa Carvalho, Rua Comendador Bastos, Rua Magno Martins, Av. Dr. Agenor Almeida de Loyola, Praça Ilha Brocoió, Rua Gipóia, Rua Max Yantok, Rua Prof. Hilarião da Rocha, Estr. do Dendê, Av. Paranapuã, Rua Domingos Mondim, Rua Prof. Hilarião da Rocha, Rua Max Yantok, Rua Benedicto Patrício, Av. Dr. Agenor Almeida de Loyola, Rua Magno Martins, Rua Comendador Bastos, Tv. Costa Carvalho, Praia da Guanabara.

L19 - PORTUGUESA X JARDIM GUANABARA (VIA LUIZ BELART)

Rua Haroldo Lobo, Rua Carlos Meziano, Retorno, Rua Carlos Meziano, Rua Eduardo Narduz, Rua República Árabe da Síria, Rua Luiz Belart, Rua Luiz Vahia Monteiro, Rua Aureliano Pimentel, Rua Visc. de São Lourenço, Rua Correia e Castro, Rua Gal. Mario Hermes, Rua Babaçu, Rua Henrique Lacombe, Av. Alm. Alves Câmara Junior, Av. Jorge de Lima, Rua Eng. Rosauro Zambrano, Rua Uçá, Rua Cambaúba, Rua Ituá, Rua Marino da Costa, Rua Gaspar Magalhães, Praça Iate Clube, Rua Espumas, Rua Grão de Areia, Rua República Árabe da Síria, Retorno (Rua Cambaúba), Estr. do Galeão, Rua Eduardo Narduz, Rua Haroldo Lobo.

L20 - PORTUGUESA X JARDIM GUANABARA (VIA GRÃO DE AREIA)

Rua Haroldo Lobo, Rua Carlos Meziano, Retorno, Rua Carlos Meziano, Rua Eduardo Narduz, Rua República Árabe da Síria, Rua Luiz Belart, Rua Antonio Nascimento Rua Grão de Areia, Rua Espumas, Praça Iate Clube, Rua Gaspar Magalhães, Rua Ituá, Rua Alberto Maranhão, Rua Uçá, Av. Alm. Alves Câmara Junior, Rua Babaçu, Rua Gal. Mario Hermes, Rua Correia e Castro, Rua Visc. de São Lourenço, Rua Aureliano Pimentel, Rua Luiz Vahia Monteiro, Rua Cambaúba, Estr. do Galeão, Rua Eduardo Narduz, Rua Haroldo Lobo.

L21 - RIBEIRA X CACUIA (VIA RUA DO MONJOLO)

Rua Maldonado, Rua Fernandes da Fonseca, Rua Paramopama, Praia do Zumbi, Praia das Pitangueiras, Rua do Monjolo, Estr. do Rio Jequiá, Estr. do Galeão, Estr. da Cacuia, Rua Apaporis, Rua Altinópolis, Praia da Bandeira, Praia das Pitangueiras, Praia do Zumbi, Rua Paramopama, Rua da Ribeira, Rua Lourenço da Veiga, Rua Maldonado.

L22 - RIBEIRA X COCOTÁ (VIA RUA DO MONJOLO)

Rua Maldonado, Estr. do Rio Jequiá, Estr. do Galeão, Estr. da Cacuia, Rua Capitão Barbosa, Rua Mareante, Praia da Olaria, Rua de Cocotá, Rua Capitão Barbosa, Rua Ten. Cleto Campelo, Rua Graná, Rua Apaporis, Rua Maciel Monteiro, Rua Cap. Barbosa, Rua Altinópolis, Praia da Bandeira, Praia das Pitangueiras, Rua do Monjolo, Estr. do Rio Jequiá, Rua Maldonado, Rua Paramopama, Rua da Ribeira, Rua Lourenço da Veiga, Rua Maldonado.

L23 - FREGUESIA X JARDIM GUANABARA (CIRCULAR)

Praça Calcutá, Praia da Guanabara, Rua Magno Martins, Rua Comendador Bastos, Praça Calcutá, Avenida Paranapuã, Rua Chapot Prevost, Rua Congonhas do Campo, Rua do Cocotá, Rua Capitão Barbosa, Rua Tenente Cleto Campelo, Estrada da Cacuia, Estrada Visconde de Lamare, Estrada do Galeão, Avenida Macari, Rua Carmen Miranda, Rua Ipiru, Estrada da Bica, Avenida Coronel Luiz de Oliveira Sampaio, Rua do Rio Jequia, Estrada Visconde de Lamare, Estrada da Cacuia, Rua Capitão Barbosa, Rua Nereida, Praia da Olaria, Parque Manoel Bandeiras, Praia da Olaria, Rua de Cocotá, Rua Congonhas do Campo, Praia da Guanabara, Praça Calcutá.

L24 - JARDIM AMÉRICA X VIGÁRIO GERAL (VIA FERNANDES DA CUNHA)

Rua Viana do Castelo, Rua Monsenhor Castelo Branco, Rua Prof. Costa Ribeiro, Rua Pintor Marquês Júnior, Rua Barão Studart, Rua Atílio Vivacqua, Rua Franz Liszt, Rua Jorn. Geraldo Rocha, Rua Marechal Antônio Sousa, Estrada do Vigário Geral, Rua Xavier Pinheiro, Rua Corrêa Dias, Rua Bulhões Marcial, Rua Mundaú, Rua Álvaro de Macedo, Rua Cordovil, Rua Bulhões Marcial, Rua Anequira, Estrada do Quitungo, Rua Itabira, Rua Guaporé, Avenida Brás de Pina, Estrada José Rucas, Rua Plínio de Oliveira, Avenida Brás de Pina, Travessa Padre Ricardo, Rua José Maurí- cio, Rua Venina, Rua Comandante Conceição, Avenida Brás de Pina, Rua Bento Cardoso, Rua Itabira, Rua Bulhões Marcial, Rua Corrêa Dias, Rua Xavier Pinheiro, Estrada do Vigário Geral, Rua Marechal Antônio Sousa, Rua Jorn. Geraldo Rocha, Rua Franz Liszt, Rua Atílio Vivacqua, Rua Barão Studart, Rua Pintor Marquês Júnior, Rua Prof. Costa Ribeiro, Rua Monsenhor Castelo Branco, Rua Padre Peroneille, Rua Viana do Castelo.

L25 - JARDIM AMÉRICA X VIGÁRIO GERAL (VIA FURQUIM MENDES)

Rua Atílio Parim, Rua Prof. Costa Ribeiro, Rua Pintor Marquês Júnior, Rua Barão Studart, Rua Atílio Vivacqua, Rua Franz Liszt, Rua Jorn. Geraldo Rocha, Rua Marechal Antônio Sousa, Estrada do Vigário Geral, Rua Xavier Pinheiro, Rua Corrêa Dias, Rua Bulhões Marcial, Rua Mundaú, Rua Álvaro de Macedo, Rua Cordovil, Rua Bulhões Marcial, Rua Anequira, Estrada do Quitungo, Praça Rubens Vanderlei, Avenida Meriti, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Avenida Pastor Martin Luther King Junior, Avenida Vicente de Carvalho, Praça Aquidauana, Avenida Meriti, Praça Rubens Vanderlei, Estrada do Quitungo, Rua Itabira, Rua Bulhões Marcial, Rua Corrêa Dias, Rua Xavier Pinheiro, Estrada do Vigário Geral, Rua Marechal Antônio Sousa, Rua Jorn. Geraldo Rocha, Rua Franz Liszt, Rua Atílio Vivacqua, Rua Barão Studart, Rua Pintor Marquês Júnior, Rua Prof. Costa Ribeiro, Rua Gen. Oscilio Maia, Rua Padre Peroneille, Rua Atilio Parim.

L26 - VIGÁRIO GERAL X PAVUNA (VIA FICAP)

Rua Netuno, Av. Pastor Martin Luther King Jr., Rua Cícero, Av. Srg. De Milícias, Retorno (EM Frente A Srg. Basileu Da Costa), Av. Srg. De Milícias, Av. Pastor Martin Luther King Jr., Estr. Velha Da Pavuna, Estr. Adhemar Bebiano, Rua Teixeira De Macedo, Praça Vinte E Quatro De Outubro, Estr. Adhemar Bebiano, Retorno (EM Frente Rua Lago Verde), Estr. Adhemar Bebiano, Rua Amaro Hamati, Av. Itaóca, Estr. Adhemar Bebiano, Estr. Velha Da Pavuna, Av. Pastor Martin Luther King Jr., Rua Cícero, Rua Mercúrio, Av. Pastor Martin Luther King Jr., Rua Catão, Rua Srg. Basileu Da Costa, Rua Netuno.

obs.: Itinerários já alterados

AP 3.3

L 01 - COMUNIDADE CHICO MENDES X LARGO DA PAVUNA (CIRCULAR)

Rua Waldemar de Araújo, Rua Paraguaçú Carneiro, Avenida Antônio Sebastião de Santana, Rua Ciere, Rua Senador Gabriel Salgado, Rua Leopoldina Borges, Rua Clara Borges, Rua Ernesto Vieira, Estrada do Engenho Novo, Estrada Marechal Alencastro, Acesso p/ Avenida Nazaré, Rua Motorista Luís Abreu, Rua Faustino Lins, Avenida Chrisóstomo Pimentel de Oliveira, Rua Albertina Guerra, Rua Judite Guerra, Largo da Pavuna, Rua Comendador Guerra, Avenida Chrisóstomo Pimentel de Oliveira, Rua Motorista Luís Abreu, Avenida Nazaré, Acesso p/Estrada Marechal Alencastro, Rua Zanini, Rua Cardoso de Castro, Estrada do Engenho Novo, Rua Apiruí, Rua General Augusto Sisson, Rua Leopoldina Borges, Rua Senador Gabriel Salgado, Rua Ciere, Avenida Itajobi, Avenida Antônio Sebastião de Santana, Rua Paraguaçú Carneiro, Rua Waldemar de Araújo.

L 02 - MARIÓPOLIS X ANCHIETA (VIA EDGARD BARBOSA) CIRCULAR

Praça Inácio Gomes, Rua Inácia Gertrúdes, Estrada Mal. Alencastro, Retorno, Estrada Mal. Alencastro, Rua Zanini, Rua Cardoso de Castro, Estrada do Engenho Novo, Rua Apirui, Rua Gen. Augusto Sisson, Rua Leopoldina Borges, Rua Sen. Gabriel Salgado, Rua Ciere, Rua Itajobi, Avenida Antônio Sebastião de Santana, Rua Otacílio Pedro Vasco, Estrada do Engenho Novo, Avenida Cipriano Barata, Rua Cap. Mario Barbedo, Estrada Mal. Alencastro, Rua Comandante Possolo, Avenida Duque de Caxias, Rua São Sebastião, Rua João Vicente, Rua Divisória, Rua Gita, Rua do Queimado, Rua João Vicente, Viaduto, Retorno Acesso Rua Carolina Machado, Rua Carolina Machado, Rua Américo Brasiliense, Estrada do Portela, Rua Firmino Fragoso, Rua Carolina Machado, Rua Antônio Raposo, Rua Alcides Maia, Rua Conde de Rezende, Rua Carolina Machado, Viaduto, Rua João Vicente, Rua Manacá, Estrada São Pedro de Alcântara, Estrada Mal. Alencastro, Retorno Próximo ao Nº3.105, Estrada Mal. Alencastro, Rua Cap. Mario Barbedo, Avenida Cipriano Barata, Estrada do Engenho Novo, Rua Otacílio Pedro Vasco, Avenida Antônio Sebastião de Santana, Rua Itajobi, Rua Aiaca, Rua Juarana, Rua Ciere, Rua Clara Borges, Rua Leopoldina Borges, Rua Gen. Augusto Sisson, Rua Apirui, Estrada do Engenho Novo, Estrada Mal. Alencastro, Rua João Roldão, Praça Inácio Gomes.

L03 - BEBERIBE X ANCHIETA (VIA JAVATÁ) CIRCULAR

Rua Judite Guerra, Rua Honório Hermeto, Rua Comendador Guerra, Av. Chrisóstomo Pimentel de Oliveira, Rua Alcobaça, Rua Beberibe, Rua Morães Pinheiro, Rua Araí, Estr. Camboatá, Rua Marcos de Macedo, Rua Camalau, Rua Argos, Av. Brasil, Estr. Camboatá, Av. Brasil, Rua. Jorn. Hermano Requião, Rua Matricaria, Rua Luís Coutinho Cavalcanti, Rua Aurélio Valporto, Rua Carolina Machado, Rua Saravata, Rua Juriari, Rua Marapendi, Rua Carolina Machado, Rua Aurélio Valporto, Rua Luís Coutinho Cavalcanti, Av. Brasil, Retorno (Estr. João Paulo), Av. Brasil, Rua Marcos de Macedo, Estr. Camboatá, Rua Araí, Rua Morães Pinheiro, Rua Beberibe, Rua Alcobaça, Rua Edgard Barbosa, Rua Javatá, Av. Chrisóstomo Pimentel de Oliveira, Rua Comendador Guerra, Rua Albertina Guerra, Rua Judite Guerra, Retorno (Largo da Pavuna), Rua Judite Guerra.

L04 - VILLAGE PAVUNA X LARGO DA PAVUNA (VIA LENIR LIBERATO)

Praça Sargento Fábio Pavani, Rua Mercúrio, Rua Sargento Dermeval Gil, Rua Sargento Basileu da Costa, Avenida Sargento de Milícias, Viaduto da Pavuna, Rua Honório Hermeto, Rua Comendador Guerra, Avenida Chrisóstomo Pimentel de Oliveira, Rua Coronel Moreira César, Rua Iguaba Grande, Praça Belo Monte, Rua Dores do Turvo, Rua Coronel Moreira César, Rua Javatá, Rua Lenir Liberato da Silva, Avenida Chrisóstomo Pimentel de Oliveira, Rua Nina Ribeiro, Rua Judite Guerra, Viaduto da Pavuna, Avenida

Sargento de Milícias, Rua Sargento Benedito da Silva, Rua Netuno, Rua Mercúrio, Praça Sargento Fábio Pavani.

L05 - VILLAGE PAVUNA X LARGO DA PAVUNA (VIA ANTONIO ALVES)

Avenida Luís Silveira, Rua Paraíba, Avenida Sargento de Milícias, Viaduto da Pavuna, Rua Honório Hermeto, Rua Comendador Guerra, Avenida Chrisóstomo Pimentel de Oliveira, Avenida Professor Bernardino Rocha, Rua Mogiqui, Estrada Camboatá, Rua Fernando Lobo, Estrada Camboatá, Rua Marcos de Macedo, Avenida Acrísio Mota, Rua Francisco Portela, Avenida Brasil, Rua Marcos de Macedo, Estrada Camboatá, Rua Fernando Lobo, Estrada Camboatá, Rua Mogiqui, Avenida Professor Bernardino Rocha, Avenida Chrisóstomo Pimentel de Oliveira, Rua Comendador Guerra, Rua Albertina Guerra, Rua Judite Guerra, Viaduto da Pavuna, Avenida Sargento de Milícias, Rua Auta de Souza, Avenida Luís Silveira.

L06 - ALCOBAÇA X GUADALUPE (VIA PEDRA RASA)

Rua Judite Guerra, Rua Honório Hermeto, Rua Comendador Guerra, Av. Chrisóstomo Pimentel de Oliveira, Rua Alcobaça, Rua Beberibe, Rua Morães Pinheiro, Rua Araí, Estr. Camboatá, Rua Marcos de Macedo, Rua Camalau, Rua Argos, Av. Brasil, Estr. Camboatá, Av. Brasil, Rua. Jorn. Hermano Requião, Rua Matricaria, Rua Luís Coutinho Cavalcanti, Rua Aurélio Valporto, Rua Carolina Machado, Rua Saravata, Rua Juriari, Rua Marapendi, Rua Carolina Machado, Rua Aurélio Valporto, Rua Luís Coutinho Cavalcanti, Av. Brasil, Retorno (Estr. João Paulo), Av. Brasil, Rua Marcos de Macedo, Estr. Camboatá, Rua Araí, Rua Morães Pinheiro, Rua Beberibe, Rua Alcobaça, Rua Edgard Barbosa, Rua Javatá, Av. Chrisóstomo Pimentel de Oliveira, Rua Comendador Guerra, Rua Albertina Guerra, Rua Judite Guerra, Retorno (Largo da Pavuna), Rua Judite Guerra.

L07 - RICARDO DE ALBUQUERQUE X PARQUE ANCHIETA (CIRCULAR)

Praça João Moreira, Estrada Mal. Alencastro, Retorno, Estrada Mal. Alencastro, Rua Zanini, Rua Cardoso de Castro, Estrada do Engenho Novo, Rua Lúcio José Filho, Rua Ten. Lassance, Rua Leopoldina Borges, Rua Sen. Gabriel Salgado, Rua Ciere, Avenida Itajobi, Avenida Antônio Sebastião de Santana, Rua Otacílio Pedro Vasco, Estrada do Engenho Novo, Rua Almesoa, Rua Banisteria, Rua Cracituba, Rua Araçá, Rua Guanandi, Rua Japoara, Praça Cláudio de Souza, Estrada Mal. Alencastro, Rua Comandante Possolo, Avenida Duque de Caxias, Rua São Sebastião, Rua João Vicente, Rua Sapobemba, Rua Gita, Rua Adalgisa Meixo, Rua João Vicente, Rua Agostinho Barbalho, Rua Dona Clara, Rua Domingos Lopes, Avenida Ernani Cardoso, Rua Padre Manso, Praça Armando Cruz, Rua João Vicente, Rua Manacá, Estrada São Pedro de Alcântara, Estrada Mal. Alencastro, Rua Pereira da Rocha, Rua Umbuzeiro, Rua Aroeiras, Praça Cláudio de Souza, Rua Japoara, Rua Guanandi, Rua Araçá, Rua Cracituba, Rua Banisteria, Rua Almesoa, Estrada do Engenho Novo, Rua Otacílio Pedro Vasco, Avenida Antônio Sebastião de Santana, Avenida Itajobi, Rua Aiaca, Rua Juarana, Rua Ciere, Rua Clara Borges, Rua Ten. Lassance, Rua Lúcio José Filho, Estrada do Engenho Novo, Estrada Mal. Alencastro, Praça João Moreira.

L08 - PAVUNA X METRÔ PAVUNA (VIA RUA BARCELOS DO SUL) - CIRCULAR

Rua Braz Cubas, Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, Estrada de Botafogo, Avenida José Arantes de Melo, Estrada João Paulo, Rua das Safiras, Estrada do Barro Vermelho, Avenida dos Italianos, Viaduto Monsenhor Carlos Ferreira Dias, Avenida dos Italianos, Estrada do Portela, Rua Manuel Marquês, Rua Antônio de Abreu, Rua Guarapari, Estrada do Portela, Avenida dos Italianos, Viaduto Monsenhor Carlos Ferreira Dias, Avenida dos Italianos, Rua dos Topázios, Praça 8 de Maio, Rua dos Diamantes, Rua das Turquesas, Rua das Safiras, Estrada João Paulo, Avenida José Arantes de Melo, Estrada de Botafogo,

Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, Rua Cícero, Avenida Sargento de Milícias, Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, Rua Braz Cubas.

L09 - MARECHAL HERMES X GUADALUPE (VIA LEOCÁDIO FIGUEIREDO)

Rua Juriari, Rua Cabrália, Rua Carolina Machado, Rua Sirici, Rua Aurélio Valporto, Rua Dr. Gonçalves Lima, Rua Tacaratu, Rua Corumbiara, Rua Mirinduba, Largo do Sapé, Estrada do Sapé, Rua Frei Bento, Rua Rio das Pedras, Praça Armando Fajardo, Estrada do Portela, Rua Firmino Fragoso, Rua Carolina Machado, Rua Américo Brasiliense, Estrada do Portela, Estrada do Sapé, Largo do Sapé, Rua Mirinduba, Rua Corumbiara, Rua Tacaratu, Rua Dr. Gonçalves Lima, Rua Aurélio Valporto, Rua Sirici, Rua Carolina Machado, Rua Marapendi, Rua Juriari.

L10 - COELHO NETO X ROCHA MIRANDA (VIA RUA ITAIM) – CIRCULAR

Rua Pedro Jório, Rua Vitor Frond, Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, Rua Araçatuba, Avenida dos Italianos, Rua dos Topázios, Rua dos Rubis, Avenida dos Italianos, Viaduto Monsenhor Carlos Ferreira Dias, Avenida dos Italianos, Estrada do Portela, Rua Firmino Fragoso, Rua Carolina Machado, Rua Américo Brasiliense, Estrada do Portela, Avenida dos Italianos, Viaduto Monsenhor Carlos Ferreira Dias, Avenida dos Italianos, Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, Praça Professora Virgínia Cidade, Rua Guassupi, Rua Cajurana, Rua Ouseley, Rua Vitor Frond, Rua Pedro Jório.Rua Pedro Jório, Rua Vitor Frond, Avenida Pastor Martin Luther King Jú- nior, Rua Araçatuba, Avenida dos Italianos, Rua dos Topázios, Rua dos Rubis, Avenida dos Italianos, Viaduto Monsenhor Carlos Ferreira Dias, Avenida dos Italianos, Estrada do Portela, Rua Firmino Fragoso, Rua Carolina Machado, Rua Américo Brasiliense, Estrada do Portela, Avenida dos Italianos, Viaduto Monsenhor Carlos Ferreira Dias, Avenida dos Italianos, Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, Praça Professora Virgínia Cidade, Rua Guassupi, Rua Cajurana, Rua Ouseley, Rua Vitor Frond, Rua Pedro Jório.

L11 - TURIAÇU X COLÉGIO (VIA SAPÊ) – CIRCULAR

Rua Metrovich, Rua Padre Fonseca, Rua Jaçanã, Rua Maj. Azevedo, Rua Rêgo Corumbá, Estrada do Portinho, Avenida Monsenhor Félix, Estrada do Colégio, Estrada do Barro Vermelho, Rua Guirareia, Rua Piratuba, Rua Tinguá, Rua Sgt. Valdemar Lima, Estrada Otaviano, Rua Tapirapuã, Rua Conselheiro Galvão, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Rua Francisco Batista, Rua Carolina Machado, Rua Alfeu Faria Castro, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Rua Conselheiro Galvão, Rua Andrade Figueira, Rua Pereira da Costa, Avenida Ministro Edgard Romero, Rua Leopoldino de Oliveira, Estrada do Otaviano, Rua Sgt. Valdemar Lima, Rua Tinguá, Rua Piratuba, Rua Lageado, Estrada do Barro Vermelho, Estrada do Colégio, Avenida Monsenhor Félix, Estrada da Água Grande, Rua Jaçanã, Rua Brás de Andrade Melo, Rua Padre Fonseca, Rua Metrovich.

L12 - VILA VALQUEIRE X MAL. HERMES (CIRCULAR)

Avenida Eng. Assis Ribeiro, Rua Gen. Savaget, Avenida Gen. Osvaldo Cordeiro de Farias, Rua Gen. Savaget, Rua Cap. Rubens, Rua Henrique de Albuquerque, Rua Xavier Curado, Retorno, Rua Xavier Curado, Rua Marina, Rua Matias de Albuquerque, Rua Alfenas, Rua Sapopemba, Estrada da Fontinha, Estrada Henrique de Melo, Rua João Vicente, Rua Agostinho Barbalho, Rua Dona Clara, Rua Domingos Lopes, Avenida Ernani Cardoso, Rua Padre Manso, Praça Armando Cruz, Rua Ângelo Dantas, Rua João Vicente, Estrada Henrique de Melo, Estrada da Fontinha, Rua Sapopemba, Rua Alfenas, Rua Matias de Albuquerque, Rua Marina, Rua Xavier Curado, Rua Gen. Savaget, Avenida Gen. Osvaldo Cordeiro de Farias, Praça Montese, Rua João Vicente, Rua Dr. Thompson Mota, Avenida Eng. Assis Ribeiro.

L13 - OSWALDO CRUZ X VILA VALQUEIRE (CIRCULAR)

Rua Pereira de Figueiredo, Rua Alberto Pimentel, Rua Pinto Gomes, Rua Dr. Teodomiro, Rua Cataguases, Rua Coelho Lisboa, Estr. Henrique de Melo, Rua Araraquara, Rua Sapopemba, Estr. da Fontinha, Praça Valqueire, Rua das Rosas, Estr. Intendente Magalhães, Estr. da Fontinha, Rua Sapopemba, Rua Araraquara, Rua Framboezeiro, Rua Capitão Pires, Rua do Queimado, Rua João Vicente, Rua Pereira de Figueiredo.

Obs... Itinerários já alterados.

AP 4

L01 - SERTÃO X FREGUESIA (CIRCULAR)

Estrada do Sertão, Rua Araticum, Estrada de Jacarepaguá, Rua Tirol, Rua Comandante Rubens Silva, Estrada dos Três Rios, Av Geremário Dantas, Rua Cândido Benício, Primeiro Retorno, Rua Cândido Benício, Primeiro Retorno, Av. Geremário Dantas, Rua Lopo Saraiva, Estrada do Tindiba, Av. Geremário Dantas, Estrada do Gabinal, Primeiro Retorno, Estrada do Gabinal, Estrada de Jacarepaguá, Primeiro Retorno após a Rua Araticum, Estrada de Jacarepaguá, Rua Araticum, Estrada do Sertão.

L02 - TAQUARA (MERCK) X CENTER SHOPPING (VIA RETIRO DOS ARTISTAS)

Av. B, Estr. dos Bandeirantes, Retorno, Pç. Do Bandolim, Rua Mandina, Rua da Gondola, Rua João Bruno Lobo, Rua Iperó, Rua André Rocha, Estr. dos Bandeirantes, Av. Nelson Cardoso, Av. Geremário Dantas, Rua Lopo Saraiva, Estr. do Tindiba, Rua Retiro dos Artistas, Rua Caniú, Rua Ministro Gabriel de Piza, Rua Oswaldo Lussac, Rua Mirataia, Rua Retiro dos Artistas, Lgo. do Pechincha, Av. Geremário Dantas, Rua Candido Benício, Primeiro Retorno, Rua Cândido Benício, Rua Nelson Cardoso, Estr. do Cafundá, Rua Godofredo Viana, Rua Ipinambés, Rua Apiacás, Estr. dos Bandeirantes, Rua André Rocha, Rua Iperó, Rua João Bruno Lobo, Pç. do Bandolim, Estr. dos Bandeirantes, Av. A, Rua C, Av. B.

L03 - TAQUARA (MERCK) X CENTER SHOPPING (VIA NELSON CARDOSO)

Av. B, Estr. dos Bandeirantes, Retorno, Pç. Do Bandolim, Rua Mandina, Rua da Gondola, Rua João Bruno Lobo, Rua Iperó, Rua André Rocha, Estr. dos Bandeirantes, Av. Nelson Cardoso, Estr. do Tindiba, Rua Samuel das Neves, Rua Alexandre Ramos, Rua Renato Meira Lima, Av. Geremário Dantas, Rua Lopo Saraiva, Estr. do Tindiba, Av. Marechal Beviláqua, Av. Nelson Cardoso, Rua Bacairis, Rua Apiacás, Estr. dos Bandeirantes, Rua André Rocha, Rua Iperó, Rua João Bruno Lobo, Pç. do Bandolim, Estr. dos Bandeirantes, Av. A, Rua C, Av. B.

L04 - TAQUARA (MERCK) X CENTER SHOPPING (VIA RUA MIRATAIA)

Av. B, Estr. dos Bandeirantes, Retorno, Pç. Do Bandolim, Rua Mandina, Rua da Gondola, Rua João Bruno Lobo, Rua Iperó, Rua André Rocha, Estr. dos Bandeirantes, Av. Nelson Cardoso, Estr. do Tindiba, Lgo. Do Pechincha, Av. Geremário Dantas, Rua Lopo Saraiva, Estr. do Tindiba, Av. Marechal Beviláqua, Av. Nelson Cardoso, Rua Bacairis, Rua Apiacás, Estr. dos Bandeirantes, Rua André Rocha, Rua Iperó, Rua João Bruno Lobo, Pç. do Bandolim, Estr. dos Bandeirantes, Av. A, Rua C, Av. B.

L05 - BOIÚNA X TAQUARA (CIRCULAR)

Estr. da Boiúna (esquina da Estr. dos Teixeiras), Estr. do Engenho Velho, Estrada da Soca, Estr. Meringuava, Praça Nídia Otero, Estrada do Tindiba, Praça Jauru, Estr. do Tindiba, Rua Ariapo, Rua Bacairis, Rua Atituba, Estr. do Tindiba, Praça Jauru, Estr. do Tindiba, Praça Nídia Otero, Estr. Meringuava, Estr. da Soca, retorno, Estr. do Engenho Velho, Estr. da Boiúna (esquina da Estr. dos Teixeiras).

L06 - JORDÃO X TAQUARA (VIA PRAÇA JAURU) - CIRCULAR)

Rua Jordão, Estrada do Cafundá, Estrada Meringuava, Rua Acias, Rua Ariperana, Estrada do Cafundá, Rua Godofredo Viana, Rua Ipinambés, Rua Apiacás, Estrada dos Bandeirantes, Rua André Rocha, Estrada do Guerenguê, Largo da Preguiça, Rua André Rocha, Estrada de Curicica, Rua Ventura, Rua Soldado Damásio Gomes, Rua Soldado Portugal Milward, Rua Ns. Da Saúde, Estrada dos Bandeirantes, Estrada de Camorim, Retorno na altura da Rua São Gonçalo do Amarante, Estrada de Camorim, Estrada dos Bandeirantes,

Primeiro Retorno, Estrada dos Bandeirantes, Retorno em frente a Praça do Bandolim, Estrada dos Bandeirantes, Estrada Calmete, Rua Ventura, Rua André Rocha, Largo da Preguiça, Estrada do Guerenguê, Rua André Rocha, Estrada dos Bandeirantes, Estrada de Tindiba, Rua André Rocha, Rua Mal. José Bevilaqua, Avenida Nélson Cardoso, Rua Bacairis, Rua Atituba, Estrada do Tindiba, Praça Jauru, Rua Ariperana, Estrada do Cafundá, Rua Jordão.

L07 - JORDÃO X TAQUARA (VIA ATININGA) – CIRCULAR

Estrada do Camorim, Estrada dos Bandeirantes, Retorno, Estrada dos Bandeirantes, Retorno em frente da Praça do Bandolim, Estrada dos Bandeirantes, Estrada Calmete, Rua Ventura, Rua André Rocha, Estrada do Guerenguê, Rua André Rocha, Estrada dos Bandeirantes, Avenida Nelson Cardoso, Praça Araci Cabral da Rocha, Rua André Rocha, Rua Imbuí, Estrada do Cafundá, Rua Godofredo Viana, Rua Ipinambés, Rua Baicairis, Rua Caviana, Estrada do Tindiba, Praça Jauru , Rua Ariperana, Estrada do Cafundá, Rua Godofredo Viana, Rua Ipinambés, Rua Apiacás, Estrada dos Bandeirantes, Rua André Rocha, Estrada do Guerenguê, Rua André Rocha, Estrada de Curicica, Estrada Calmete, Rua Ventura, Rua Soldado Damásio Gomes, Rua Rodolfo Portugal Milward, Rua Ns. da Saúde, Estrada dos Bandeirantes, Estrada do Camorim.

L08 - HOSPITAL SANTA MARIA X TAQUARA (CIRCULAR)

Ladeira Santa Maria, Estr. Rio Pequeno, Lgo. Rio Grande, Estr. rio Pequeno, Estr. do Rio Grande, Rua Salinópolis, Av. dos Mananciais, Praça Jauru, Estr. do Tindiba, Avenida Nelson Cardoso, Rua Imbuí, Estrada do Cafundá, Rua Godofredo Viana, Rua Ipinambés, Rua Apiacás, Rua Bacairis, Rua Atituba, Estr. Do Tindiba, Praça Jauru, Av. dos Mananciais, Estr. Curumaú, Av. Monte Cruzeiro, Estr. Rio Pequeno, Lgo. Rio Grande, Estr. Rio Pequeno, Ladeira Santa Maria.

L09 - ESTRADA DA LIGAÇÃO X TAQUARA (CIRCULAR)

Avenida Teixeira Brandão, Av Adauto Botelho, Estrada Rodrigues Caldas, Estrada do Outeiro Santo, Estrada da Ligação, Rua Ipadu, Estrada Rodrigues Caldas, Estrada dos Bandeirantes, Rua José de Souza Baeta, Rua Padre Ventura, Rua Professora Francisca Piragibe, Rua Mapendi, Estrada Rodrigues Caldas, Rua Ipadu, Estrada da Ligação, Estrada do Outeiro Santo, Estrada Rodrigues Caldas, Avenida Adauto Botelho, Avenida Teixeira Brandão.

L10 - TEIXEIRA X TAQUARA (CIRCULAR)

Estrada dos Teixeiras, Estrada do Rio Grande, Av. Monte Cruzeiro, Rua Oriente Novo, Estrada do Rio Grande, Estrada do Rio Grande, Rua Atali Aguiar, Avenida dos Mananciais, Rua Salinópolis, Estrada Meriguava, Estrada do Tindiba, Praça Jauru, Estrada do Tindiba, Rua Apiacás, Estrada Rodrigues Caldas, Rua Alberto Soares Sampaio, Estrada do Rio Grande, Rua Soldado Simplício de Lara, Avenida dos Mananciais, Estrada Curumau, Avenida Monte Cruzeiro, Estrada do Rio Grande, Estrada dos Teixeiras.

L11 - PAU DA FOME X TAQUARA (CIRCULAR)

Estr. do Pau da Fome (altura do nº4.000), Estr. do Rio Pequeno, Estr. do Rio Grande, Lgo da Taquara, Estr. dos Bandeirantes, Rua André Rocha, Estrada do Guerenguê, Estrada dos Bandeirantes, Rua André Rocha, Rua Mal. José Beviláqua, Avenida Nelson Cardoso, Rua Bacairis, Rua Apiacás, Estr. do Rio Grande, Estr. do Rio Pequeno, Estr. do Pau da Fome (altura do nº4.000).

L12 - SANTA EFIGÊNIA X LARGO DA TAQUARA (CIRCULAR)

Estrada de Jacarepaguá Próximo ao nº 4815, Retorno Acesso Estrada de Jacarepaguá, Estrada Variante de Jacarepaguá, Retorno Próximo ao Nº 4427 (Curva do Pinheiro), Estrada de Jacarepaguá, Estrada do Engenho D'Água, Avenida Ten. Cel. Muniz de Aragão, Estrada do Gabinal, Rua Edgard Werneck, Estrada Marechal Miguel Salazar Mendes de Moraes, Estrada dos Bandeirantes, Avenida Nelson Cardoso, Praça Araci Cabral da Rocha, Rua André Rocha, Rua Imbuí, Estrada do Cafundá, Rua Godofredo Viana, Rua Ipinambés, Rua Apiacás, Estrada dos Bandeirantes, Estrada Marechal Miguel Salazar Mendes de Moraes, Rua Edgard Werneck, Retorno Linha Amarela, Rua Edgard Werneck, Avenida Ten. Cel. Muniz de Aragão, Estrada do Engenho D'Água, Estrada de Jacarepaguá, Estrada Variante de Jacarepaguá, Retorno Próximo ao Nº 4427 (Curva do Pinheiro), Estrada de Jacarepaguá Próximo ao nº 4815.

L13 - CIDADE DE DEUS X LARGO DA TAQUARA (CIRCULAR)

Rua Bacairis, Rua Caviana, Estrada do Tindiba, Praça Jauru, Rua Ariperana, Estrada Meringuava, Rua Aciás,Praça Jauru, Estrada do Tindiba, Rua Apiacás, Estrada dos Bandeirantes, Estrada. Marechal Miguel Salazar Mendes de Moraes, Rua Edgar Werneck, Retorno Embaixo Linha Amarela, Rua Edgar Werneck, Avenida Tenente Coronel Muniz de Aragão, Estrada Gabinal, Estrada de Jacarepaguá, Rua Tirol, Rua Comandante Rubens Silva, Estrada dos Três Rios, Retorno Hospital Cardoso Fontes, Estrada dos Três Rios, Estrada Pau Ferro, Estrada do Guanumbi, Estrada dos Três Rios, Avenida Geremário Dantas, Estrada Gabinal, Rua Edgar Werneck, Estrada Marechal Miguel Salazar Mendes de Moraes, Estrada dos Bandeirantes, Avenida Nelson Cardoso, Estrada do Tindiba, Rua André Rocha, Rua Marechal Beviláqua, Avenida Nelson Cardoso, Rua Bacairis, Rua Atituba, Estrada do Tindiba, Praça Jauru, Rua Ariperana, Estrada do Cafundá, Rua Bacairis.

L14 - CIDADE DE DEUS X LARGO DA TAQUARA (VIA EDGARD WERNECK)

Rua Ns. dos Remédios, Rua Álvaro Ramos, Avenida Adauto Botelho, Avenida Sampaio Corrêa, Rua Frei Rodovalho, Estrada do Guerenguê, Estrada Mapuá, Estrada Rodrigues Caldas, Rua Alberto Soares Sampaio, Estrada do Rio Grande, Estrada dos Bandeirantes, Estrada Marechal Miguel Salazar Mendes de Moraes, Rua Edgard Werneck, Retorno Abaixo Linha Amarela, Rua Edgard Werneck, Avenida Tenente Coronel Muniz de Aragão, Rua Menta, Avenida Isabel Domingues, Avenida Ayrton Senna, Avenida Tenente Coronel Muniz de Aragão, Estrada do Gabinal, Rua Edgard Werneck, Estrada Marechal Miguel Salazar Mendes de Moraes, Estrada dos Bandeirantes, Avenida Nelson Cardoso, Estrada do Tindiba, Rua André Rocha, Rua Marechal José Beviláqua, Avenida Nelson Cardoso, Rua Bacairis, Rua Apiacás, Estrada Rodrigues Caldas, Estrada Mapuá, Estrada do Guerenguê, Rua Frei Rodovalho, Avenida Sampaio Corrêa, Avenida Adauto Botelho, Rua Álvaro Ramos, Rua Ns. dos Remédios.

L15 - GARDÊNIA AZUL X FREGUESIA (CIRCULAR)

Avenida Isabel Domingues, Rua Menta, Avenida Tenente Coronel Muniz de Aragão, Estrada de Jacarepaguá, Rua Tirol, Rua Comandante Rubens Silva, Estrada dos Três Rios, Avenida Geremário Dantas, Largo do Pechincha, Avenida Geremário Dantas, Rua Lopo Saraiva, Estrada do Tindiba, Rua Marechal Beviláqua, Avenida Nelson Cardoso, Rua Bacairis, Rua Apiacás, Estrada do Tindiba, Largo do Pechincha, Avenida Geremário Dantas, Estrada do Gabinal, Primeiro Retorno, Estrada do Gabinal, Estrada de Jacarepaguá, Avenida Tenente Coronel Muniz de Aragão, Rua L, Avenida das Lagoas, Rua Menta, Avenida Isabel Domingues.

L16 - GARDÊNIA AZUL X PECHINCHA (CIRCULAR)

Avenida Isabel Domingues, Rua Menta, Avenida das Lagoas, Av. Canal do Anil, Estrada do Engenho D'água, Estrada de Jacarepaguá, Estrada Variante Jacarepaguá, Retorno, Estrada de Jacarepaguá, Rua Tirol, Rua Comandante Rubens Silva, Estrada dos Três Rios, Av. Geremário Dantas, Rua Cândido Benício, Primeiro Retorno, Rua Cândido Benício, Primeiro Retorno, Av. Geremário Dantas, Rua Lopo Saraiva, Estrada do Tindiba, Av. Geremário Dantas, Estrada do Gabinal, Primeiro Retorno, Estrada do Gabinal, Estrada de Jacarepaguá, Estrada do Engenho D'água, Av. Canal do Anil, Avenida das Lagoas, Rua Menta, Avenida Isabel Domingues.

L17 - ESTRADA DO PACUÍ X RECREIO (VIA VER. ALCEU DE CARVALHO)

Estr. do Pacuí (altura do nº 900), Estr. dos Bandeirantes, Avenida das Américas, Estrada do Pontal, Rua Zelio Valverde, Av. Guiomar de Novaes, Av. Ailton Henrique da Costa, Av. Teotonio Vilela, Av. das Américas, Retorno após a Estrada Benvindo de Novaes, Avenida das Américas, Estrada Benvindo de Novaes, Estr. dos Bandeirantes, Retorno na Comunidade César Maia, Estr. dos Bandeirantes, Estr. do Pacuí (altura do nº 900).

L18 - ESTRADA DO SACARRÃO X RECREIO (VIA VER. ALCEU DE CARVALHO)

/ila Cascatinha, Rua da Cascatinha, Rua Lagoa Bonita, Estr. do Sacarrão, Rua Agapanto, Estrada do Pacuí, Estr. dos Bandeirantes, Retorno Comunidade César Maia, Estr. dos Bandeirantes, Estr. Benvindo de Novaes, Avenida das Américas, retorno na Estação Recreio Shopping, Avenida das Américas, Av. Guiomar de Novaes, Av. Zelio Valverde, Estr. do Pontal, Rua dos Servidores, Av. das Américas, retorno na Estação Pontal, Av. das Américas, Estr. dos Bandeirantes, Estr. do Sacarrão, Rua Lagoa Bonita, Rua da Cascatinha, Vila Cascatinha.

Obs. Itinerário já alterados

CONCORRÊNCIA Nº CO 004/2011

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

dos Anexos originais ainda não alterados.

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pela permissionária através dos motoristas sócios-operadores (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se motoristas sócios-operadores as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a 76 **(Setenta e seis)** vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Depois da assinatura do Contrato de Adesão, será facultada a indicação de motoristas associados em quantidade equivalente até o dobro do número de veículos permitidos para a prestação do serviço referente ao lote, devidamente cadastrados na SMTR.

As vagas serão operadas por motoristas sócios-operadores, ou por motoristas associados.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do

Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 - Bangu X Mallet
1.1 - Itinerário:

Praça Noel de Carvalho, Rua Havana, Rua Sul América, Rua Ceres, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Rua Marechal Marciano, Rua General Barreto Viana, Estrada da Água Branca, Rua Nilópolis, Avenida Brasil, Estrada do Engenho Novo, Estrada da Água Branca, Rua Marechal Modestino, Rua Marechal Joaquim Inácio, Viaduto de Realengo, Praça Campo de Marte, Rua Bernardo Vasconcelos, Rua do Imperador, Avenida de Santa Cruz, Avenida Marechal Fontineli, Avenida Carlos Pontes, Retorno, Avenida Carlos Pontes, Avenida Marechal Fontineli, Rua Campos de Melo, Rua Bernardo de Vasconcelos, Praça Campo de Marte, Viaduto de Realengo, Rua Marechal Abreu Lima, Estrada da Água Branca, Estrada do Engenho Novo, Avenida Brasil, Retorno Próximo Rua Nilópolis, Avenida Brasil, Rua Nilópolis, Estrada da Água Branca, Rua Marechal Marciano, Rua General Jacques Ourique, Rua Codó, Rua Marechal Marciano, Rua da Chita, Rua Sul América, Rua Ceres, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Rua Sul América, Rua Havana, Praça Noel de Carvalho.

1.2 - Frota operante: 10 veículos
1.3 - Extensão: 24 km
1.4 - Tempo Estimado de Percurso: 58 minutos;
1.5 - Intervalo máximo: 6 minutos;
1.6 - Freqüência: veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 - Batan X Bangu (Sentido Anti-Horário)
2.1 - Itinerário:

Praça Santo Adolfo, Rua São Dagoberto, Rua Itaporanga, Rua Belém, Rua Itajaí, Rua Recife, Rua Arthur Macedo, Rua Curitiba, Rua Leverger, Rua Miranga, Rua Juncal,

Rua Hélio do Amaral, Avenida Brasil, Estrada da Cancela Preta, Estrada da Água Branca, Estrada Porto Nacional, Rua da Chita, Rua Sul América, Viaduto Novo de Bangu, Avenida de Santa Cruz, Rua Boiobi, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Viaduto Velho de Bangu, Rua Coronel Tamarindo, Avenida Ribeiro Dantas, Rua Marechal Marciano, Rua General José Faustino, Estrada da Água Branca, Rua Barão do Triunfo, Rua Marechal Marciano, Rua Marechal Abreu Lima, Estrada da Água Branca, Estrada do Engenho Novo, Praça Santo Adolfo, Rua São Dagoberto.

2.2 - Frota operante: 6 veículos
2.3 - Extensão: 17 km
2.4 - Tempo Estimado de Percurso: 41 minutos;
2.5 - Intervalo máximo: 7 minutos;
2.6 - Freqüência: 8 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 - Batan X Bangu (Sentido Horário)
3.1 - Itinerário:

Praça Santo Adolfo, Rua São Dagoberto, Estrada do Engenho Novo, Estrada da Água Branca, Rua General Jacques Ourique, Rua Codó, Rua Marechal Marciano, Avenida Ribeiro Dantas, Rua Sul América, Viaduto Novo de Bangu, Avenida de Santa Cruz, Rua Boiobi, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Viaduto Velho de Bangu, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Estrada Porto Nacional, Estrada da Água Branca, Estrada da Cancela Preta, Avenida Brasil, Retorno Próximo Rua Nilópolis, Avenida Brasil, Rua Hélio do Amaral, Rua Juncal, Rua Miranga, Rua Leverger, Rua Curitiba, Rua Arthur Macedo, Rua Recife, Rua Itajaí, Rua Belém, Rua Itaporanga, Rua São Dagoberto, Praça Santo Adolfo.

3.2 - Frota operante: 6 veículos
3.3 - Extensão: 17 km
3.5 - Tempo Estimado de Percurso: 41 minutos;
3.6 - Intervalo máximo: 7 minutos;
3.7 - Freqüência: 8 veículos/hora.

CONCORRÊNCIA Nº CO 004/2011

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

4 - Catiri X Bangu
4.1 - Itinerário:

Rua E, Estrada do Gericinó, Rua Orquídeas, Rua Miralde, Rua Monte Alto, Rua Catirí, Avenida Brasil, Estrada Guandu do Sena, Retorno, Avenida Brasil, Estrada Guandu do Sena, Estrada do Engenho, Avenida Ministro Ari Franco, Rua Doutora Maria Estrela, Estrada da Água Branca, Avenida Ministro Ari Franco, Rua Sul América, Rua Ceres, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Rua Sul América, Rua Sul América, Avenida Ministro Ari Franco, Rua Doutora Maria Estrela, Avenida Brasil, Rua Catirí, Rua Monte Alto, Rua Miralde, Rua Orquídeas, Estrada do Gericinó, Rua E.

4.2 - Frota operante: 8 veículos
4.3 - Extensão: 10 km
4.4 - Tempo Estimado de Percurso: 24 minutos;
4.5 - Intervalo máximo: 3 minutos;
4.6 - Freqüência: 20 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

5 - Jardim Bangu X Bangu (Via Padre Miguel)
5.1 - Itinerário:

Rua Jacunda, Rua Roque Barbosa, Rua Interlagos, Rua Marliéria, Rua Catirí, Rua Roque Barbosa, Rua Araquém, Estrada da Cancela Preta, Estrada da Água Branca, Rua Guaiacá, Rua General Jacques Ourique, Rua Codó, Rua K, Rua H, Rua F, Rua Figueiredo Camargo, Avenida Ribeiro Dantas, Rua Sul América, Rua Doutor Augusto Figueiredo, Rua Belila, Rua Coronel Tamarindo, Avenida Ribeiro Dantas, Rua Figueiredo Camargo, Rua Santo Evaldo, Rua General Gomes de Castro, Rua Marechal Marciano, Rua Perebebul, Rua General Jacques Ourique, Rua Guaiacá, Estrada da Água Branca, Estrada da Cancela Preta, Rua Araquém, Rua Roque Barbosa, Rua Catirí, Rua Marliéria, Rua Interlagos, Rua Roque Barbosa, Rua Vinte e Três, Estrada General Afonso de Carvalho, Rua Jacunda.

5.2 - Frota operante: 12 veículos
5.3 - Extensão: 16 km
5.5 - Tempo Estimado de Percurso: 38 minutos;
5.6 - Intervalo máximo: 3 minutos;
5.7 - Freqüência: 18 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

6 - Jardim Bangu X Bangu (Via Bangu Shopping)
6.1 - Itinerário:

Rua Jacunda, Rua Roque Barbosa, Avenida Raul Barros Vieira, Estrada da Cancela Preta, Estrada da Água Branca, Rua da Chita, Rua Sul América, Viaduto Novo de Bangu, Avenida de Santa Cruz, Rua Boiobi, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Viaduto Velho de Bangu, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Rua Sul América, Avenida Ministro Ari Franco, Estrada da Água Branca, Estrada da Cancela Preta, Avenida Raul Barros Vieira, Rua Roque Barbosa, Rua Vinte e Três, Estrada General Afonso de Carvalho, Rua Jacunda.

6.2 - Frota operante: 12 veículos
6.3 - Extensão: 16 km
6.5 - Tempo Estimado de Percurso: 38 minutos;
6.6 - Intervalo máximo: 3 minutos;
6.7 - Freqüência: 18 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

7 - Malvinas X Bangu
7.1 - Itinerário:

Praça Gregório Bezerra, Rua Elenira Rezende, Rua Maria Auxiliadora Barcelos, Rua Joaquim Câmara Ferreira, Estrada Sargento Miguel Filho, Avenida Etiópia, Praça Miami, Avenida Marrocos, Avenida Brasil, Rua Doutora Maria Estrela, Avenida Ministro Ari Franco, Rua Sul América, Viaduto Novo de Bangu, Avenida de Santa Cruz, Rua Boiobi, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Viaduto Velho de Bangu, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Rua Sul América, Avenida Ministro Ari Franco, Rua Doutora Maria Estrela, Avenida Brasil, Estrada Guandu do Sena, Avenida Brasil, Praça Dolomitas, Avenida Guianas, Praça Miami, Avenida Marrocos, Avenida Etiópia, Estrada Sargento Miguel Filho, Rua Joaquim Câmara Ferreira, Praça Gregório Bezerra, Rua Lucimar Guimarães, Rua Elenira Rezende, Praça Gregório Bezerra.

7.2 - Frota operante: 14 veículos
7.3 - Extensão: 17 km
7.5 - Tempo Estimado de Percurso: 40 minutos;
7.6 - Intervalo máximo: 3 minutos;
7.7 - Freqüência: 20 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao

longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

8 - Vila Aliança X Bangu
8.1 - Itinerário:

Rua Q, Rua F, Rua C, Estrada do Taquaral, Rua do Desenhista, Rua Doutor Augusto Figueiredo, Rua Belila, Rua Coronel Tamarindo, Rua Sidney, Rua Figueiredo Camargo, Praça das Liras, Rua da Chita, Rua Sul América, Rua Doutor Augusto Figueiredo, Rua do Desenhista, Estrada do Taquaral, Rua F, Rua Pirapora, Rua B, Rua Q.

8.2 - Frota operante: 8 veículos
8.3 - Extensão: 9,5 km
8.5 - Tempo Estimado de Percurso: 23 minutos;
8.6 - Intervalo máximo: 3 minutos;
8.7 - Freqüência: 21 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

Considerando a existência do Bilhete Único Municipal (B.U.) este lote deverá atender a uma demanda de 23.500 (Vinte três mil, quinhentos passageiros)

IV.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.
Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso. **O veículo deve estar equipado com transmissão automática, semi-automática, automatizada ou mecânica.**

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8800 mm.
Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os

Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 76 (Setenta e seis) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá

observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 4 (quatro) veículos reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da licitante vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 10 (dez) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo **Decreto 32.842/2010, de 01.10.2010, republicado no D.O. RIO de 22.12.2010**, e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,40 (dois reais e quarenta centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$ 113.626.017,07 (Cento e treze milhões, seiscentos e vinte seis mil e dezessete reais e sete centavos) correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 8,5% a.a. (oito meio por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

CONCORRÊNCIA Nº CO 003/2011

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pela permissionária através dos motoristas sócios-operadores (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se motoristas sócios-operadores as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a **88 (Oitenta e Oito)** vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Depois da assinatura do Contrato de Adesão, será facultada a indicação de motoristas associados em quantidade equivalente até o dobro do número de veículos permitidos para a prestação do serviço referente ao lote, devidamente cadastrados na SMTR.

As vagas serão operadas por motoristas sócios-operadores, ou por motoristas associados.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do

Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 - Coqueiros X Bangu
1.1 - Itinerário:

Estrada Sete Riachos, Estrada dos Coqueiros, Estrada do Taquaral, Estrada do Engenho, Rua Doutor Augusto Figueiredo, Rua Belila, Rua Coronel Tamarindo, Rua Sidney, Rua Figueiredo Camargo, Praça das Liras, Rua da Chita, Rua Sul America, Estrada do Engenho, Estrada do Taquaral, Estrada dos Coqueiros, Estrada Sete Riachos.

1.2 - Frota operante: 8 veículos
1.3 - Extensão: 16 km
1.5 - Tempo Estimado de Percurso: 38 minutos;
1.6 - Intervalo máximo: 5 minutos;
1.7 - Freqüência: 12,5 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 - Presídio X Bangu
2.1 - Itinerário:

Estrada Guandu do Sena (Próximo ao Número 2813), Rua Henrique de Souza Queiroz, Rua Paulino do Sacramento, Avenida Alfredo Albuquerque, Praça Dolomitas, Avenida Guianas, Praça Miami, Avenida Marrocos, Avenida Brasil, Estrada Guandu do Sena, Estrada do Engenho, Rua Doutor Augusto Figueiredo, Rua Belila, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Rua Sul América, Estrada do Engenho, Avenida Ministro Ari Franco, Avenida Brasil, Retorno, Avenida Brasil, Praça Dolomitas, Avenida Guianas, Avenida Alfredo de Albuquerque, Estrada do Quafá, Rua Evaristo G da Silva, Henrique de Souza Queiroz, Estrada Guandu do Sena (Próximo ao Número 2813).

2.2 - Frota operante: 12 veículos

2.3 - Extensão: 13 km
2.5 - Tempo Estimado de Percurso: 31 minutos;
2.6 - Intervalo máximo: 3 minutos;
2.7 - Freqüência: 23 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 - Presídio X Marechal Hermes
3.1 - Itinerário:

Estrada Guandu do Sena (Próximo ao Número 2813), Estrada do Quáfa, Avenida Alfredo Albuquerque, Praça Dolomitas, Avenida Guianas, Praça Miami, Avenida Marrocos, Avenida Brasil, Estrada Guandu do Sena, Estrada do Engenho, Rua Doutor Augusto Figueiredo, Rua Belila, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Rua Marechal Marciano, Rua Marechal Modestino, Rua Marechal Joaquim Inácio, Estrada São Pedro de Alcântara, Viaduto Coronel Magalhães Bastos, Estrada General Conrobert P da Costa, Rua Almeida e Souza, Rua Concórdia, Avenida Duque de Caxias, Rua São Sebastião, Rua João Vicente, Praça Montese, Avenida General Oswaldo Cordeiro, Praça 15 de Novembro, Rua Alexandre Gasparoni, Rua Jorge Schimdt, Avenida, Avenida Engenheiro Assis Ribeiro, Rua Doutor João Soledad, Rua João Vicente, Retorno, Rua João Vicente, Avenida Duque de Caxias, Rua Salustiano Silva, Viaduto Coronel Magalhães Bastos, Estrada São Pedro de Alcântara, Rua Marechal Joaquim Inácio, Rua Marechal Abreu Lima, Estrada da Água Branca, Rua General Jacques Ourique, Rua Codó, Rua Marechal Marciano, Rua da Chita, Rua Sul América, Estrada do Engenho, Avenida Ministro Ari Franco, Avenida Brasil, Retorno, Avenida Brasil, Praça Dolomitas, Avenida Guianas, Avenida Alfredo de Albuquerque, Estrada do Quafá, Estrada Guandu do Sena (Próximo ao Número 2813).

3.2 - Frota operante: 18 veículos
3.3 - Extensão: 36 km
3.5 - Tempo Estimado de Percurso: 86 minutos;
3.6 - Intervalo máximo: 5 minutos;
3.7 - Freqüência: 12,5 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

4 - Santíssimo X Magalhães Bastos
4.1 - Itinerário:

Rua Marechal Pego Júnior, Rua Anes Dias, Rua Teixeira Campos, Estrada dos Coqueiros, Estrada do Taquaral, Avenida do Funcionário, Rua do Magistrado, Rua Belila, Rua Coronel Tamarindo, Rua Santo Evaldo, Rua General Gomes de Castro, Rua Marechal Marciano, Rua General José Faustino, Estrada da Água Branca, Rua Barão do Triunfo, Rua Marechal Marciano, Rua Marechal Modestino, Rua Marechal Joaquim Inácio, Rua Marechal Abreu Lima, Estrada da Água Branca, Estrada São Pedro de Alcântara, Viaduto Coronel Magalhães Bastos, Estrada General Conrobert P da Costa, Rua Bernardo de Vasconcelos, Rua Paulo Corrêa de Sá, Avenida de Santa Cruz, Viaduto (Bangu), Rua Coronel Tamarindo, Estrada do Engenho, Rua Doutor Augusto Figueiredo, Rua Belila, Rua do Magistrado, Avenida do Funcionário, Estrada do Taquaral, Estrada dos Coqueiros, Rua Teixeira Campos, Rua Anes Dias, Rua Marechal Pego Júnior.
4.2 - Frota operante: 22 veículos
4.3 - Extensão: 25 km
4.5 - Tempo Estimado de Percurso: 60 minutos;
4.6 - Intervalo máximo: 3 minutos;
4.7 - Freqüência: 22 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao

longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

5 - Santíssimo X Ricardo De Albuquerque
5.1 - Itinerário:

Rua Marechal Pego Júnior, Rua Anes Dias, Rua Teixeira Campos, Estrada dos Coqueiros, Estrada do Taquaral, Rua Ubatã, Rua Doutor Augusto Figueiredo, Rua Belila, Rua Coronel Tamarindo, Estrada do Engenho, Viaduto, Avenida de Santa Cruz, Rua Boiobi, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Avenida de Santa Cruz, Estrada General Conrobert P da Costa, Rua Cariranha, Rua Concórdia, Rua Salustiano Silva, Viaduto Coronel Magalhães Bastos, Estrada São Pedro de Alcântara, Avenida de Nazareth, Estrada Marechal Alencastro, Praça Vicente de Oliveira e Silv, Retorno, Estrada Marechal Alencastro, Avenida de Nazareth, Estrada São Pedro de Alcântara, Estrada da Água Branca, Rua General Jacques Ourique, Rua Codó, Rua K, Rua H, Rua F, Rua Santo Evaldo, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Rua Sul América, Rua Doutor Augusto Figueiredo, Rua Ubatã, Estrada do Taquaral, Estrada dos Coqueiros, Rua Teixeira Campos, Rua Anes Dias, Rua Marechal Pego Júnior.

5.2 - Frota operante: 28 veículos
5.3 - Extensão: 36 km
5.5 - Tempo Estimado de Percurso: 86 minutos;
5.6 - Intervalo máximo: 3 minutos;
5.7 - Freqüência: 19 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

Considerando a existência do Bilhete Único Municipal (B.U.) este lote deverá atender a uma demanda de 27.100 (Vinte sete mil e cem passageiros)

IV.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.

CONCORRÊNCIA Nº CO 003/2011

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso. **O veículo deve estar equipado com transmissão automática, semi-automática, automatizada ou mecânica.**

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8800 mm.
Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da

SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 88 (Oitenta e oito) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 4 (quatro) veículos reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da licitante vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 10 (dez) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo **Decreto 32.842/2010, de 01.10.2010, republicado no D.O. RIO de 22.12.2010**, e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,40 (dois reais e quarenta centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a de R$ 131.168.364,25 (Cento e trinta mil, cento e sessenta e oito mil, trezentos e sessenta e quatro reais e vinte cinco centavos) correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 8,5% a.a. (oito e meio por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

CONCORRÊNCIA Nº CO 002/2011

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pela permissionária através dos motoristas sócios-operadores (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se motoristas sócios-operadores as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a **85 (Oitenta e Cinco)** vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Depois da assinatura do Contrato de Adesão, será facultada a indicação de motoristas associados em quantidade equivalente até o dobro do número de veículos permitidos para a prestação do serviço referente ao lote, devidamente cadastrados na SMTR.

As vagas serão operadas por motoristas sócios-operadores, ou por motoristas associados.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do

Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 -Barata - Bangu (Sentido Horário)
1.1 - Itinerário:

Rua Aritiba, Rua Itacorovi, Rua Capituva, Rua Guaraci, Rua Tecobé, Rua Ocaibi, Rua do Governo, Rua Miranda Varejão, Rua Olimpia Esteves, Rua Murundu, Estrada do Realengo, Rua Santa Cecília, Rua Bangu, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Viaduto, Rua Cel. Tamarindo, Rua da Chita, Rua Mal. Marciano, Rua Mal. Modestino, Rua Mal. Joaquim Inácio, Viaduto, Rua Bernardo de Vasconcelos, Rua do Imperador, Rua dos Limites, Rua do Governo, Rua Ocaibi, Rua Tecobé, Rua Capituva, Rua Acutinga, Rua Aritiba.

1.2 - Frota operante: 10 veículos
1.3 - Extensão: 18 km
1.4 - Tempo Estimado de Percurso: 43 minutos;
1.5 - Intervalo máximo: 5 minutos;
1.6 - Freqüência: 13 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 - Barata - Bangu (Sentido Anti-Horário)
2.1 - Itinerário:

Rua Correia Teixeira, Rua Demétrio Tourinho, Rua Aritiba, Rua Acutinga, Rua Capituva, Rua Guaraci, Rua Tecobé, Rua Ocaibi, Rua do Governo, Rua dos Limites, Estrada do Realengo, Avenida de Santa Cruz, Rua Mal. Soares Andréia, Rua Bernardo de Vasconcelos, Rua Dr. Lessa, Viaduto, Rua Mal. Abreu Lima, Estrada da Água Branca, Rua Gen. Jacques Ourique, Rua Codó, Rua Mal. Marciano, Rua da Chita, Rua Sul América, Viaduto, Avenida de Santa Cruz, Rua Boiobi, Rua da Feira, Avenida Cônego de Vasconcelos, Rua Oliveira Ribeiro, Rua Maravilha, Estrada do Realengo,

Rua Murundu, Rua Olímpia Esteves, Rua Miranda Varejão, Rua do Governo, Rua Ocaibi, Rua Tecobé, Rua Guaraci, Rua Capituva, Rua Aritiba, Rua Demétrio Tourinho, Rua Correia Teixeira.

2.2 - Frota operante: 10 veículos
2.3 - Extensão: 18 km
2.4 - Tempo Estimado de Percurso: 43 minutos;
2.5 - Intervalo máximo: 5 minutos;
2.6 - Freqüência: 13 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 - Boária – Bangu (Circular)
3.1 - Itinerário:

Rua Djalma Batista, Rua Eduardo Timóteo Filho, Rua Boária, Rua Eng. Paula Lopes, Rua Aglaia, Rua Padre Josino Tavares, Rua Silva Cardoso, Rua Rio da Prata, Avenida de Cônego de Vasconcelos, Rua Santa Cecília, Rua Bangu, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Rua Boiobi, Rua da Feira, Avenida Cônego de Vasconcelos, Rua Rio da Prata, Rua Silva Cardoso, Rua Padre Josino Tavares, Rua Aglaia, Rua Eng. Paula Lopes, Rua Boária, Rua José do Amaral Vilela, Rua Djalma Batista.

3.2 - Frota operante: 4 veículos
3.3 - Extensão: 8,15 km
3.4 - Tempo Estimado de Percurso: 20 minutos;
3.5 - Intervalo máximo: 5 minutos;
3.6 - Freqüência: 12 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital

de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

4 - Jardim Novo - Bangu (Via Piraquara – Sent. Horário)
4.1 - Itinerário:

Rua Prof. José Rodrigues, Estrada Manoel Nogueira de Sá, Rua Piraquara, Avenida Mal. Fontineli, Rua Campos de Melo, Rua Bernardo Vasconcelos, Rua Paulo Correa de Sá, Avenida de Santa Cruz, Viaduto, Rua Cel. Tamarindo, Rua da Chita, Rua Sul América, Avenida Ministro Ari Franco, Estrada da Água Branca, Rua Mal. Modestino, Rua Mal. Joaquim Inácio, Viaduto, Rua Dr. Lessa, Avenida de Santa Cruz, Rua Piraquara, Estrada Manuel Nogueira de Sá, Rua Prof. Vieira Romeiro, Rua Joaquim Laves, Rua Prof. José Rodrigues.

4.2 - Frota operante: 9 veículos
4.3 - Extensão: 18 km
4.4 - Tempo Estimado de Percurso: 43 minutos;
4.5 - Intervalo máximo: 5 minutos;
4.6 - Freqüência: 12,5 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

5 - Jardim Novo - Bangu (Via Água Branca – Sentido Anti-Horário)
5.1 - Itinerário:

Rua Prof. José Rodrigues, Estrada Manoel Nogueira de Sá, Rua Piraquara, Avenida Mal. Fontineli, Rua Campos de Melo, Rua Bernardo de Vasconcelos, Rua Dr. Lessa, Viaduto, Rua Mal. Abreu Lima, Estrada da Água Branca, Avenida Ministro Ari Franco, Rua Sul América, Viaduto, Acesso p/ Rua Barão de Capanema, Rua Barão de Capanema, Rua da Fábrica, Rua dos Açudes, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Avenida de Santa Cruz, Rua Piraquara, Estrada Manuel Nogueira de Sá, Rua Prof. Vieira Romeiro, Rua Joaquim Laves, Rua Prof. José Rodrigues.

5.2 - Frota operante: 12 veículos

5.3 - Extensão: 18 km
5.4 - Tempo Estimado de Percurso: 43 minutos;
5.5 - Intervalo máximo: 4 minutos;
5.6 - Freqüência: 16 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

6- Mallet X Bangu (Via Realengo)
6.1 - Itinerário:

Rua Euclides, Rua Salustiano Silva, Rua Cap. Cader Matori, Rua João Brígido, Avenida Mal. Fontineli, Rua Campos de Melo, Rua Bernardo de Vasconcelos, Rua Paulo Corrêa de Sá, Avenida de Santa Cruz, Rua Boiobi, Rua Rio da Prata, Rua Silva Cardoso, Rua Santa Cecília, Rua Bangu, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Avenida de Santa Cruz, Rua Ibitiúva, Rua dos Limites, Estrada do Realengo, Avenida de Santa Cruz, Avenida Mal. Fontineli, Retorno p/ Acesso Rua João Brigido, Rua João Brigido, Rua Cap. Cader Matori, Rua Salustiano Silva, Rua Euclides.

6.2 - Frota operante: 8 veículos
6.3 - Extensão: 18 km
6.4 - Tempo Estimado de Percurso: 43 minutos;
6.5 - Intervalo máximo: 5,4 minutos;
6.6 - Freqüência: 11 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao

longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

7 - Sandá Sulacap (Circular)
7.1 - Itinerário:

Rua Aires de Sousa, Rua Aglaia, Rua Mongólia, Rua dos Açudes, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Ribeiro de Andrade, Estrada do Realengo, Avenida de Santa Cruz, Rua Dr. Lessa, Rua Oliveira Braga, Rua Cap. Teixeira, Rua Carumbé, Rua Piraquara, Estrada Manuel Nogueira de Sá, Avenida Mal. Fontineli, Avenida Carlos Pontes, Rua Oliveira Martins, Rua Bárbara Heliodora, Rua Gonçalo Rolemberg, Rua Olímpio de Castro, R. Pacífico Pereira, Avenida Alberico Diniz, Avenida Mal. Fontineli, Retorno p/Acesso Estrada Manuel Nogueira de Sá, Estrada Manuel Nogueira de Sá, Rua Piraquara, Rua Carumbé, Rua Cap. Teixeira, Rua Mal. Soares Andréia, Rua Bernardo de Vasconcelos, Rua Paulo Correa de Sá, Rua Estância, Rua Francisco Real, Avenida de Santa Cruz, Rua dos Limites, Estrada do Realengo, Rua Santa Cecília, Rua Bangu, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Retorno p/ Acesso Rua Barão de Capanema, Rua Barão de Capanema, Rua da Fábrica, Rua dos Açudes, Rua dos Banguenses, Rua Rangel Pestana, Rua Aglaia, Rua João Hammes.

7.2 - Frota operante: 12 veículos
7.3 - Extensão: 25 km
7.4 - Tempo Estimado de Percurso: 60 minutos;
7.5 - Intervalo máximo: 7,5 minutos;
7.6 - Freqüência: 8 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

8 – Sulacap - Bangu (Via 77 – Sentido Horário - Circular)
8.1 - Itinerário:

Rua Barreirinhas, Rua Bárbara Heliodora, Rua Pacífico Pereira, Avenida Alberico Diniz, Avenida Mal. Fontineli, Retorno p/Acesso Estrada Manuel Nogueira de Sá, Estrada Manuel Nogueira de Sá, Avenida Pirituba, Avenida Pirpirituba, Rua Gen. Azeredo, Rua Aritiba, Rua Capituva, Rua Tecobé, Rua Ocaibi, Rua do Governo, Rua Vila Nova, Rua Olímpia Esteves, Rua Barcelos, Rua Ver. Faim Pedro, Travessa

Maravilha, Rua da Usina, Rua Silva Cardoso, Rua Santa Cecília, Rua Bangu, Rua da Feira, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Viaduto, Rua Cel. Tamarindo, Rua da Chita, Rua Mal. Marciano, Rua Mal. Modestino, Rua Mal. Joaquim Inácio, Viaduto, Rua Dr. Lessa, Avenida de Santa Cruz, Avenida Mal. Fontineli, Avenida Alberico Diniz, Rua Fernandes Sampaio, Rua Euzébio de Almeida, Rua Pacífico Pereira, Rua Bárbara Heliodora, Rua Barreirinhas.

8.2 - Frota operante: 10 veículos
8.3 - Extensão: 25 km
8.4 - Tempo Estimado de Percurso: 60 minutos;
8.5 - Intervalo máximo: 6 minutos;
8.6 - Freqüência: 10 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

9 - Sulacap - Bangu (Via Água Branca – Sent. Anti-Horário)
9.1 - Itinerário:

Rua Barreirinhas, Rua Bárbara Heliodora, Rua Pacífico Pereira, Avenida Alberico Diniz, Avenida Mal. Fontineli, Rua Campos de Melo, Rua Bernardo de Vasconcelos, Rua Dr. Lessa, Viaduto, Rua Mal. Abreu Lima, Estrada da Água Branca, Rua Gen. Jacques Ourique, Rua Codó, Rua Mal. Marciano, Rua da Chita, Rua Sul América, Viaduto, Acesso p/Rua Barão de Capanema, Rua Barão de Capanema, Rua da Feira, Avenida Cônego de Vasconcelos, Rua Oliveira Ribeiro, Rua Silva Cardoso, Rua da Usina, Travessa Maravilha, Rua Ver. Faim Pedro, Rua Barcelos, Rua Olimpia Esteves, Rua Vila Nova, Rua do Governo, Rua Ocaibi, Rua Tecobé, Rua Guaraci, Rua Capituva, Rua Aritiba, Rua Gen. Azeredo, Avenida Pirpirituba, Avenida Pirituba, Estrada Manuel Nogueira de Sá, Avenida Mal. Fontineli, Avenida Alberico Diniz, Rua Fernandes Sampaio, Rua Euzébio de Almeida, Rua Pacífico Pereira, Rua Bárbara Heliodora, Rua Barreirinhas.

9.2 - Frota operante: 10 veículos
9.3 - Extensão: 25 km
9.4 - Tempo Estimado de Percurso: 60 minutos;
9.5 - Intervalo máximo: 6 minutos;
9.6 - Freqüência: 10 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

Considerando a existência do Bilhete Único Municipal (B.U.) este lote deverá atender a uma demanda de 26.200 (Vinte dois mil e quinhentos passageiros)

IV.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.
Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso. **O veículo deve estar equipado com transmissão automática, semi-automática, automatizada ou mecânica.**

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência**

auditiva o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8800 mm.
Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus,

possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2 (dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 85 (Oitenta e cinco) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em

suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 4 (quatro) veículos reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da licitante vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 10 (dez) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo **Decreto 32.842/2010, de 01.10.2010, republicado no D.O. RIO de 22.12.2010**, e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,40 (dois reais e quarenta centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$126.740.433,86 (Cento e vinte seis milhões, setecentos e quarenta mil, quatrocentos e trinta e três reais, oitenta e seis centavos) correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 8,5% a.a. (oito e meio por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

CONCORRÊNCIA Nº CO 001/2011

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pela permissionária através dos motoristas sócios-operadores (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se motoristas sócios-operadores as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a **80 (Oitenta)** vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Depois da assinatura do Contrato de Adesão, será facultada a indicação de motoristas associados em quantidade equivalente até o dobro do número de veículos permitidos para a prestação do serviço referente ao lote, devidamente cadastrados na SMTR.

As vagas serão operadas por motoristas sócios-operadores, ou por motoristas associados.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do

Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 – Boiobi – Bangu (Sentido Horário – Circular)

1.1 - Itinerário:
Avenida Engenheiro Pires Rebelo, Rua Tibagi, Rua Rio da Prata, Rua Boiobi, Rua da Feira, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Rua Boiobi, Rua Engenheiro Paula Lopes, Rua Tibagi, Avenida Engenheiro Pires Rebelo.

1.2 - Frota operante: 3 veículos
1.3 - Extensão: 7,8 km
1.4 - Tempo Estimado de Percurso: 19 minutos;
1.5 - Intervalo máximo: 6,25 minutos;
1.6 - Freqüência: 9,62 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 – Boiobi – Bangu (Sentido Anti-Horário – Circular)

2.1 - Itinerário:
Avenida Engenheiro Pires Rebelo, Rua Tibagi, Rua Engenheiro Paula Lopes, Rua Boiobi, Rua da Feira, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Rua Boiobi, Rua Rio da Prata, Rua Tibagi, Avenida Engenheiro Pires Rebelo.

2.2 - Frota operante: 3 veículos
2.3 - Extensão: 7,8 km
2.4 - Tempo Estimado de Percurso: 19 minutos;
2.5 - Intervalo máximo: 6,25 minutos;
2.6 - Freqüência: 9,62 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 – Bairro Jabour x Realengo (via SASE Sentido Horário)

3.1 - Itinerário:
Rua Zopiro Goulart, Rua José Leandro, Rua Rodrigues Freitas, Rua Murilo Braga, Rua Tripoli, Rua Raul Azevedo, Praça Ludgero, Avenida de Santa Cruz, Rua da Feira, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Viaduto, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Rua Sul América, Avenida Ministro Ari Franco, Rua Dra. Maria Estrela, Avenida Brasil, Estrada do Engenho Novo, Estrada da Água Branca, Rua General Jacques Ourique, Rua Codó, Rua K, Rua H, Rua F, Rua Santo Evaldo, Viaduto, Avenida de Santa Cruz,Praça Ludgero, Rua Raul Azevedo, Rua Tripoli, Rua Murilo Braga, Rua Rodrigues Freitas, Rua José Leandro, Rua Zopiro Goulart.

3.2 - Frota operante: 8 veículos
3.3 - Extensão: 22,4 km
3.4 - Tempo Estimado de Percurso: 54 minutos;
3.5 - Intervalo máximo: 6,8 minutos;
3.6 - Freqüência: 9 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

4 – Bairro Jabour x Realengo (via SASE Sentido Anti-horário)

4.1 - Itinerário:
Rua Zopiro Goulart, Rua José Leandro, Rua Rodrigues Freitas, Rua Murilo Braga, Rua Tripoli, Rua Raul Azevedo, Praça Ludgero, Avenida de Santa Cruz, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Avenida de Santa Cruz, Rua dos Limites, Estrada do Realengo, Acesso p/ Avenida de Santa Cruz, Avenida de Santa Cruz, Viaduto, Rua General Gomes de Castro, Rua Mal. Marciano, Rua Gen. José Faustino, Estrada da Água Branca, Rua Barão do Triunfo, Rua Mal. Marciano, Rua Mal. Abreu Lima, Estrada da Água Branca, Estrada do Engenho Novo, Acesso p/Avenida Brasil, Avenida Brasil, Rua Dra. Maria Estrela, Estrada da Água Branca, Avenida Ministro Ari Franco, Rua Sul América, Viaduto, Acesso p/ Rua Barão de Capanema, Rua Barão de Capanema, Rua da Fábrica, Rua dos Açudes, Rua da Feira, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Praça Ludgero, Rua Raul Azevedo, Rua Tripoli, Rua Murilo Braga, Rua Rodrigues Freitas, Rua José Leandro, Rua Zopiro Goulart.

4.2 - Frota operante: 8 veículos
4.3 - Extensão: 22,4 km
4.4 - Tempo Estimado de Percurso: 54 minutos;
4.5 - Intervalo máximo: 6,8 minutos;
4.6 - Freqüência: 9 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

5 - Jardim Violeta x Deodoro (via Magalhães Bastos e Vila militar)

5.1 - Itinerário:
Rua Jaboticatubas, Rua Carmo da Mata, Rua Mucuripe, Rua Oscar Schade, Rua Santo Amós, Rua da Aclamação, Rua da Infantaria, Rua Sibéria, Rua Tibagi, Rua Rio da Prata, Rua Silva Cardoso, Rua Santa Cecília, Rua Bangu, Rua da Feira, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Viaduto, Rua Cel. Tamarindo, Rua da Chita, Rua Figueiredo Camargo, Rua Santo Evaldo, Rua Gen. Gomes de Castro, Rua Mal. Marciano, Rua Mal. Barbedo, Rua Mal. Joaquim Inácio, Rua Mal. Abreu Lima, Estrada da Água Branca, Estrada São Pedro de Alcântara, Viaduto Cel. Magalhães Bastos, Estrada Gen. Conrobert da Costa, Rua Almeida e Souza, Rua Concórdia, Avenida Duque de Caxias, Viaduto, Estrada do Camboatá, Avenida Brasil, Rua Luiz Coutinho Cavalcanti, Rua Lidefonso Albano, Rua Porcina Netto da Cunha, Rua Sd. José Lopes

Filho, Rua Eng. Nicanor Pereira, Estrada do Camboatá, Viaduto, Avenida Duque de Caxias, Viaduto Cel. Magalhães Bastos, Estrada São Pedro de Alcântara, Estrada da Água Branca, Rua Gen. Jacques Ourique, Rua Codó, Rua K, Rua H, Rua F, Rua Figueiredo Camargo, Rua da Chita, Rua Sul América, Viaduto, Acesso p/ Rua Barão de Capanema, Rua Barão de Capanema, Rua da Fábrica, Rua dos Açudes, Rua da Feira, Avenida Cônego de Vasconcelos, Rua Rio da Prata, Rua Tibagi, Rua Sibéria, Rua da Infantaria, Rua da Aclamação, Rua Santo Amós, Rua Oscar Schade, Rua Mucuripe, Rua Silveirânia, Rua Jaboticatubas.

5.2 - Frota operante: 16 veículos
5.3 - Extensão: 37 km
5.4 - Tempo Estimado de Percurso: 88 minutos;
5.5 - Intervalo máximo: 5,5 minutos;
5.6 - Freqüência: 10 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

6 - Jardim violeta x Deodoro (via Realengo e vila militar)

6.1 - Itinerário:
Rua Jaboticatubas, Rua Carmo da Mata, Rua Mucuripe, Rua Oscar Schade, Rua Santo Amós, Rua da Aclamação, Rua Francisco Teotônio, Rua Paulo Rola, Rua Cairo, Rua Rio da Prata, Rua Bangu, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Avenida de Santa Cruz, Estrada Gen. Conrobert da Costa, Rua Carinhanha, Rua Concórdia, Avenida de Duque de Caxias, Estrada do Camboatá, Avenida Brasil, Rua Luiz Coutinho Cavalcanti, Rua Lidefonso Albano, Rua Porcina Netto da Cunha, Rua Sd. José Lopes Filho, Rua Eng. Nicanor Pereira, Estrada do Camboatá, Viaduto, Avenida Duque de Caxias, Estrada Gen. Conrobert da Costa, Rua Bernardo de Vasconcelos, Rua Paulo Corrêa de Sá, Avenida de Santa Cruz, Acesso p/ Rua Barão de Capanema, Rua Barão de Capanema, Rua da Fábrica, Rua dos Açudes, Rua da Feira, Avenida Cônego de Vasconcelos, Rua Santa Cecília, Rua Bangu, Rua Rio da Prata, Rua Cairo, Rua Paulo Rola, Rua Francisco Teotônio, Rua da Aclamação, Rua Santo Amós, Rua Oscar Schade, Rua Mucuripe, Rua Silveirânia, Rua Jaboticatubas.

6.2 - Frota operante: 14 veículos
6.3 - Extensão: 37 km

6.4 - Tempo Estimado de Percurso: 88 minutos;
6.5 - Intervalo máximo: 6,35 minutos;
6.6 - Freqüência: 9 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

7 - Morada do Vale – Bangu (Circular)

7.1 - Itinerário:
Rua Ivete Vargas, Rua Etelvino Antônio da Silva, Rua André Temudo, Avenida de Santa Cruz, Rua da Feira, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Rua A, Rua Mitres Gomes, Rua Etelvino Antônio da Silva, Rua Mto. Cláudio Santoro, Rua Gentil Marcondes Filho, Rua Ivete Vargas.

7.2 - Frota operante: 4 veículos
7.3 - Extensão: 11 km
7.4 - Tempo Estimado de Percurso: 26 minutos;
7.5 - Intervalo máximo: 6,6 minutos;
7.6 - Freqüência: 9 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

8 - Viegas x Realengo (Sentido Horário - Circular)

8.1 - Itinerário:
Praça Rubens Leite, Rua Carlos Coco, Estrada do Viegas, Avenida de Santa Cruz, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Viaduto, Rua Cel. Tamarindo, Rua Santo Evaldo, Rua Gen. Gomes de Castro, Rua Mal. Marciano, Rua Mal. Modestino, Rua Mal. Joaquim Inácio, Viaduto, Rua Dr. Lessa, Avenida de Santa Cruz, Rua Piraquara, Rua Carumbé, Rua General Azeredo, Rua André João Antonil, Rua Cosmorama, Rua dos Limites, Rua Eduardo Barbosa, Rua Gen. Sezefredo, Rua Oliveira Braga, Estrada do Realengo, Acesso p/ Avenida de Santa Cruz, Avenida de Santa Cruz, Acesso p/ Rua Barão de Capanema, Rua Barão de Capanema, Rua da Feira, Avenida Cônego de Vasconcelos, Rua Rio da Prata, Rua Cairo, Rua Paulo Rola, Rua Marmiari, Estrada do Viegas, Rua Álvaro Santiago Sobrinho, Praça Rubens Leite.

8.2 - Frota operante: 10 veículos
8.3 - Extensão: 25 km
8.4 - Tempo Estimado de Percurso: 60 minutos;
8.5 - Intervalo máximo: 6 minutos;
8.6 - Freqüência: 10 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

9 - Viegas - Realengo (Sentido Anti-horário - Circular)

9.1 - Itinerário:
Praça Rubens Leite, Rua Carlos Coco, Estrada do Viegas, Rua Marmiari, Rua Paulo Rola, Rua Cairo, Rua Rio da Prata, Avenida Cônego de Vasconcelos, Praça da Fé, Rua Santa Cecília, Rua Bangu, Rua Francisco Real, Avenida de Santa Cruz, Rua do Imperador, Rua dos Limites, Rua Vicência, Rua André João Antonil, Rua General Azeredo, Rua Carumbé, Rua Piraquara, Avenida Mal. Fontineli, Rua Campos de Melo, Rua Bernardo de Vasconcelos, Rua Dr. Lessa, Viaduto, Rua Mal. Abreu Lima, Estrada da Água Branca, Rua Gen. Jacques Ourique, Rua Codó, Rua K, Rua H, Rua F, Rua Santo Evaldo, Rua Cel. Tamarindo, Rua da Chita, Rua Sul América, Viaduto, Acesso p/ Rua Barão de Capanema, Rua Barão de Capanema, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Praça Ludgero, Rua Raul Azevedo, Rua Silvio Fontes, Rua Raul Azevedo, Avenida de Santa Cruz, Estrada do Viegas, Rua Álvaro Santiago Sobrinho, Praça Rubens Leite.

9.2 - Frota operante: 10 veículos
9.3 - Extensão: 25 km
9.4 - Tempo Estimado de Percurso: 60 minutos;
9.5 - Intervalo máximo: 6 minutos;
9.6 - Freqüência: 10 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

10 - Senador Camará – Bangu (Circular)

10.1 - Itinerário:
Rua Eugênio Paiva, Rua Manoel Borba, Rua Dr. Paulino Werneck, Rua Dr. Augusto Costallat, Rua Alberico de Moraes, Rua Nova Guiné, Rua Dr. Paulino Werneck, Praça Funchal, Avenida de Santa Cruz, Rua da Feira, Rua Francisco Real, Rua Silva Cardoso, Avenida de Santa Cruz, Praça Funchal, Rua Dr. Paulino Werneck, Rua Prof. Cabrita, Rua Alberico de Morais, Rua Eugênio Paiva.

10.2 - Frota operante: 4 veículos
10.3 - Extensão: 7,5 km
10.4 - Tempo Estimado de Percurso: 18 minutos;
10.5 - Intervalo máximo: 4,5 minutos;
10.6 - Freqüência: 13 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao

longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

Considerando a existência do Bilhete Único Municipal (B.U.) este lote deverá atender a uma demanda de aproximadmaente de 24.600 (vinte e quatro mil e seiscentos passageiros)

IV.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.
Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso. **O veículo deve estar equipado com transmissão automática, semi-automática, automatizada ou mecânica.**

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8800 mm.
Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de

viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 80 (Oitenta) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 4 (quatro) veículos reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da licitante vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos

de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 10 (dez) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo **Decreto 32.842/2010, de 01.10.2010, republicado no D.O. RIO de 22.12.2010**, e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,40 (dois reais e quarenta centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, R$ 119.408.942,55 (cento e dezenove milhões, quatrocentos e oito mil, novecentos e quarenta e dois reais, cinquenta e cinco centavos) correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 8,5% a.a. (oito e meio por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

CONCORRÊNCIA Nº CO 007/2010

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pela permissionária através dos motoristas sócios-operadores (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se motoristas sócios-operadores as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a 12 (Dezenove) vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Depois da assinatura do Contrato de Adesão, será facultada a indicação de motoristas associados em quantidade equivalente até o dobro do número de veículos permitidos para a prestação do serviço referente ao lote, devidamente cadastrados na SMTR.

As vagas serão operadas por motoristas sócios-operadores, ou por motoristas associados.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 – São Pedro – Campo Grande (Augusto de Vasconcelos - Circular)

1 - Itinerário:

Rua Quatro (próximo a Rua Maria do Carmo Castro). Rua Maria do Carmo Castro, Rua Jonas Amâncio, Rua Francisco Fernandes da Cunha, Rua José Guilherme Lacorte, Rua Ministro Carlos Medeiros, Acesso para a Rua Mauro Ferreira Leão, Rua Rita Luzia da Conceição, Rua Ivo Baptista Suzano, Estrada da Posse, Estrada do Lameirão, Avenida de Santa Cruz, Rua Cabiúna, Rua Gupiara, Rua Artur Rios, Rua Cabiúna, Rua Xavier Marques, Rua Ferreira Borges, Rua Engenheiro Trindade, Rua Manaí, Rua Amaral Costa, Rua Augusto de Vasconcelos, Avenida Cesário de Melo, Rua Artur Rios, Avenida Santa Cruz, Rua Cabiúna, Rua Turibori, Rua Artur Rios, Avenida de Santa Cruz, retorno, Estrada do Lameirão, Estrada da Posse, Rua Mauro Ferreira Leão, Rua José Guilherme Lacorte acesso para a Rua Quatro, Rua Quatro (próximo a Rua Maria do Carmo Castro).

2 - Frota operante: 5 veículos
3 - Extensão: 20,8 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.430
Gratuidades: 143
5 - Tempo Estimado de Percurso: 62 minutos;
6 - Intervalo máximo: 12,5 minutos;
7 - Freqüência: 5 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do

tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 – Guandu Mirim – Campo Grande (Via Lameirão – Circular)

1 - Itinerário:

Rua Guandu Mirim (próximo a Estrada do Lameirão), Estrada do Lameirão, Estrada da Posse, Rua Mauro Ferreira Leão, Rua Orlando Gélio, Rua Ministro Carlos Medeiros, Estrada da Posse, Estrada do Mendanha, Largo da Maçonaria, Estrada das Capoeiras, Estrada do Rio do A, Agulha de acesso para o Viaduto Prefeito Alim Pedro, Viaduto Alim Pedro, Avenida Cesário de Melo, Rua Aurélio Figueiredo, Praça Doutor Raul Boaventura, Rua Engenheiro Trindade, Rua Manai, Rua Amaral Costa, Rua Augusto de Vasconcelos, Avenida Cesário de Melo, Viaduto Prefeito Alim Pedro, Estrada do Rio do A, Estrada Rio São Paulo, Estrada das Capoeiras, Largo da maçonaria, Estrada do Mendanha, Estrada da Posse, Rua Mauro Ferreira Leão, Rua Orlando Gélio, Rua Ministro Carlos Medeiros, Estrada da Posse, Estrada do Lameirão, Rua Guandu Mirim (próximo a Estrada do Lameirão).

2 - Frota operante: 7 veículos
3 - Extensão: 20 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 2.000
Gratuidades: 200
5 - Tempo Estimado de Percurso: 60 minutos;
6 - Intervalo máximo: 8,5 minutos;
7 - Freqüência: 7 veículos/hora.

V.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.
Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso. O veículo deve estar equipado com transmissão automática.

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8500 mm.
Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de

sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 12 (Doze) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos

padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 1 (um) veículo reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da Cooperativa vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 05 (cinco) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão. Após avaliação da Secretaria Municipal de Transportes, o prazo da permissão poderá ser prorrogado por igual período.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo Decreto 30.203/08 e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,35 (dois reais e trinta e cinco centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$ 10.870.802,61 (Dez milhões, oitocentos e setenta mil, oitocentos e dois reais e sessenta e um centavos) correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 12% a.a. (doze por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

CONCORRÊNCIA Nº CO 005/2010

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pela permissionária através dos motoristas sócios-operadores (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se motoristas sócios-operadores as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a 21 (vinte e uma) vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Depois da assinatura do Contrato de Adesão, será facultada a indicação de motoristas associados em quantidade equivalente até o dobro do número de veículos permitidos para a prestação do serviço referente ao lote, devidamente cadastrados na SMTR.

As vagas serão operadas por motoristas sócios-operadores, ou por motoristas associados.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

CONCORRÊNCIA Nº CO 005/2010

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, de 08.09.09 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, de 08.09.09; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 – Carobinha - Campo Grande (Circular)

1 - Itinerário:

Rua Chico Mendes (próximo a Travessa Chico Mendes), Rua Jussara, Rua Setenta e Sete, Rua Cinqüenta e Três, Rua Carobinha, Estrada dos Sete Riachos, Estrada do Mendanha, Estrada das Capoeiras, Estrada Rio do A, Rua Campo Grande, R. Campo Grande, Rua Lucilia, Estrada da Caroba, Estrada das Capoeiras, Estrada do Mendanha, Estrada dos Sete Riachos, Rua Carobinha, R Cinqüenta e Três, R. Srg. Wilson Barbosa, Rua Setenta e Sete, Rua Jussara, Rua Chico Mendes (próximo a Travessa Chico Mendes).

2 - Frota operante: 6 veículos
3 - Extensão: 19,5 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.750
Gratuidades: 175
5 - Tempo Estimado de Percurso: 58 minutos;
6 - Intervalo máximo: 9,75 minutos;
7 - Freqüência: 6 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 – Guandu do Sena - Campo Grande (Via Sete Riachos - Circular)

1 - Itinerário:
Estrada do Guandu do Sena (próximo a Rua Setenta e Sete), Estrada do Guandu do Sena, Estrada dos Sete Riachos, Rua Carobinha, Acesso a Avenida Brasil, Avenida Brasil, Estrada do Mendanha, Estrada das Capoeiras, Estrada Rio do A, Rua Campo Grande, R. Campo Grande, Rua Lucilia, Estrada da Caroba, Estrada das Capoeiras, Estrada do Mendanha, Estrada dos Sete Riachos, Estrada do Guandu do Sena, Estrada do Guandu do Sena (próximo a Rua Setenta e Sete).

2 - Frota operante: 6 veículos
3 - Extensão: 19,2 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.725
Gratuidades: 172
5 - Tempo Estimado de Percurso: 58 minutos;
6 - Intervalo máximo: 9,6 minutos;

7 - Freqüência: 6 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 – São Geraldo – Campo Grande (Via Cesário de Melo – Circular)

1 - Itinerário:

Rua Saloá, Rua Baluarte, Rua Xique Xique, Rua Arizona, Rua Mirinzal, Estrada do Guandu do Sape, Rua Marechal Dantas Barreto, Estrada do Mendanha, Largo da Maçonaria, Estrada das Capoeiras, Estrada do Rio do A, Agulha de acesso para o Viaduto Prefeito Alim Pedro, Viaduto Alim Pedro, Avenida Cesário de Melo, Rua Aurélio Figueiredo, Praça Doutor Raul Boaventura, Rua Engenheiro Trindade, Rua Manai, Rua Amaral Costa, Rua Augusto de Vasconcelos, Avenida Cesário de Melo, Viaduto Prefeito Alim Pedro, Estrada do Rio do A, Estrada Rio São Paulo, Estrada das Capoeiras, Largo da maçonaria, Estrada do Mendanha, Avenida Mergulhão, Rua Beija-Flor, Estrada da Posse, Estrada do Mendanha, Rua Almirante Grenfell, Rua Marechal Dantas Barreto, Estrada Guandu do Sapê, Rua Mirinzal, Rua Arizona, Rua Xique Xique. Rua Baluarte, Rua Saloá.

2 - Frota operante: 5 veículos
3 - Extensão: 15,1 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.250
Gratuidades: 125
5 - Tempo Estimado de Percurso: 45 minutos;
6 - Intervalo máximo: 9 minutos;
7 - Freqüência: 7 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital

de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

4 – João Gualberto Braga– Campo Grande (Via Monteiro – Circular)

1 - Itinerário:

Rua João Gualberto Braga, Estrada do Mendanha, Largo da Maçonaria, Estrada das Capoeiras, Estrada do Rio do A, Agulha de acesso para o Viaduto Prefeito Alim Pedro, Viaduto Alim Pedro, Estrada do Monteiro, primeiro retorno após a Rua Augusto de Vasconcelos, Estrada do Monteiro, Rua Augusto de Vasconcelos, Rua Baicuru, Estrada do Monteiro, Avenida Cesário de Melo, Rua Aurélio Figueiredo, Praça Doutor Raul Boaventura, Rua Engenheiro Trindade, Rua Manai, Rua Amaral Costa, Rua Augusto de Vasconcelos, Avenida Cesário de Melo, Viaduto Prefeito Alim Pedro, Estrada do Rio do A, Estrada Rio São Paulo, Estrada das Capoeiras, Largo da maçonaria, Estrada do Mendanha, Rua João Gualberto Braga, Rua José Alfredo Marsilac, Rua Vicente Paiva, Rua João Gualberto Braga, Rua Porciliana Emilia do Nascimento, Rua João Gualberto Braga.

2 - Frota operante: 4 veículos
3 - Extensão: 17 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1000
Gratuidades: 100
5 - Tempo Estimado de Percurso: 51 minutos;
6 - Intervalo máximo: 13 minutos;
7 - Freqüência: 4 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

V.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total.

Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.
Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso. O veículo deve estar equipado com transmissão automática.

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8500 mm.
Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da

SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 21 (vinte e uma) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 1 (um) veículo reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da Cooperativa vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 05 (cinco) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão. Após avaliação da Secretaria Municipal de Transportes, o prazo da permissão poderá ser prorrogado por igual período.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo Decreto 30.203/08 e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,35 (dois reais e trinta e cinco centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$ 18.144.415,44 (dezoito milhões, cento e quarenta e quatro mil, quatrocentos e quinze reais e quarenta e quatro centavos) correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 12% a.a. (doze por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

CONCORRÊNCIA Nº CO 004/2010

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pela permissionária através dos motoristas sócios-operadores (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se motoristas sócios-operadores as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a 26 (vinte e seis) vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Depois da assinatura do Contrato de Adesão, será facultada a indicação de motoristas associados em quantidade equivalente até o dobro do número de veículos permitidos para a prestação do serviço referente ao lote, devidamente cadastrados na SMTR.

As vagas serão operadas por motoristas sócios-operadores, ou por motoristas associados.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, republicado em 12/02/2010; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 – Jardim Campo Belo – Campo Grande (Via Tingui e Rua Vergel - Circular)

1 - Itinerário:
Rua Adão Henrique de Morais, Rua Olavo Pereira dos Santos, Rua Maria de Lourdes Valgode, Rua Taufik Dib, Rua Alaor Correia de Sá, Rua Willian Modesto, Estrada Rio São Paulo, Estrada do Tingui, Rua Armando Amaral Rebelo, Rua Pedro Geraldo de Almeida, Rua Vergel, Rua Aricuri, Rua Paulino de Oliveira, Rua Teles da Silva, Rua Laplace, Rua Torricelli, Av. André Vesálio, Estrada Rio do A, Praça dos Estudantes, Rua Campo Grande, Rua Albertina, Rua Alfredo de Morais, Rua Ivo do Prado, Estrada do Rio do A, Avenida André Vesálio, Rua Franklin, Rua Laplace, Rua Teles da Silva, Rua Paulino de Oliveira, Rua Aricuri, Rua Vergel, Rua Pedro Geraldo de Almeida, Rua Armando Amaral Rebelo, Estrada do Tingui, Estrada Rio São Paulo, Rua Taufik Dib, Rua Adão Henrique de Morais.

2 - Frota operante: 5 veículos
3 - Extensão: 12 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.400
Gratuidades: 140
5 - Tempo Estimado de Percurso: 36 minutos;
6 - Intervalo máximo: 7,2 minutos;
7 - Freqüência: 8 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência

equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 – Jardim Campo Belo – Campo Grande (V. Tingui e Rua Jape - Circular)

1 - Itinerário:

Rua Horácio de Almeida (próximo a Rua Augusto Fleury da Rocha), Rua Maurício Vaitsman, Estrada Rio São Paulo, Estrada Santa Maria, Estrada do Tingui, Estrada Rio São Paulo, Rua Jape, Rua Senador Lineu Prestes Barbosa, Rua Jornalista Sabino de Lemos, Rua Santa Dorotéia, Rua Aricuri, Estrada Rio São Paulo, Estrada Rio do A, Praça dos Estudantes, Rua Campo Grande, Rua Lucília, Estrada da Caroba, Estrada das Capoeiras, Estrada do Rio do A, Estrada Rio São Paulo, Rua Aricuri, Rua Santa Dorotéia, Rua Jornalista Sabino de Lemos, Rua Senador Lineu Prestes Barbosa, Rua Jape, Estrada Rio São Paulo, Estrada do Tingui, Estrada Santa Maria, Estrada Rio São Paulo, Rua Edson Carneiro, Rua Horácio de Almeida (próximo a Rua Augusto Fleury da Rocha).

2 - Frota operante: 8 veículos
3 - Extensão: 16,1 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 2.200
Gratuidades: 220
5 - Tempo Estimado de Percurso: 48 minutos;
6 - Intervalo máximo: 6 minutos;
7 - Freqüência: 10 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 – Tingui - Mendanha (via Pedregoso e Av. Brasil - Circular)

1 - Itinerário:

Estrada do Tingui (próximo a Rua Asa Branca), Estrada do Tingui, Rua Félix Bernardelli, Estrada Santa Maria, Rua Wilson Filho, Rua Luiz Carlos Prestes, Travessa Danela Perez, Estrada Santa Maria, Estrada Rio São Paulo, Rua Ambrósio Barbosa da Silva, Rua José Maurício Melo, Rua João Cirilo de Oliveira, Rua Nanita Lutz, Rua Baluarte, Estrada do Pedregoso, Avenida Brasil, Estrada do Mendanha, retorno, Avenida Brasil, Estrada do Pedregoso, Rua Baluarte, Rua Nanita Lutz, Rua João Cirilo de Oliveira, Rua José Maurício Melo, Rua Francisco Ignácio, Estrada Rio São Paulo, Estrada Santa Maria, Rua Quatrocentos e oitenta e três, Rua Luiz Carlos Prestes, Rua

Wilson Filho, Estrada Santa Maria, Rua Félix Bernardelli,Estrada do Tingui, Estrada do Tingui (próximo a Rua Asa Branca)

2 - Frota operante: 4 veículos
3 - Extensão: 16,5 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.000
Gratuidades: 100
5 - Tempo Estimado de Percurso: 49 minutos;
6 - Intervalo máximo: 12 minutos;
7 - Freqüência: 4 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

4 – São Basílio - Campo Grande (Via Cesário de Melo - Circular)

1 - Itinerário:
Caminho Foz do Jordão, Rua Mauro de Almeida, Rua Doutor Henrique Autran, Caminho Foz do Jordão, Rua Jonas Passos Soares, Rua Felisberto Martins Filho, Rua São Basílio, Rua Aricuri, Rua Soldado Rafael Buzarelo, Rua Hermínio da Silva, Rua Santo Terencio, Rua Gutemberg, Rua Lagrange, Avenida André Vesálio, Rua Laplace, Rua Leonardo Euler, Rua Vila Saveiros, Estrada do Rio do A, Agulha de acesso para o Viaduto Prefeito Alim Pedro, Viaduto Alim Pedro, Avenida Cesário de Melo, Rua Aurélio Figueiredo, Praça Doutor Raul Boaventura, Rua Engenheiro Trindade, Rua Manai, Rua Amaral Costa, Rua Augusto de Vasconcelos, Avenida Cesário de Melo, Viaduto Prefeito Alim Pedro, Rua Alfredo de Morais, Rua Campo Grande, Avenida Manuel Caldeira de Alvarenga, Estrada Rio do A, Estrada do Campinho, Rua Vila Saveiros, Rua Leonardo Euler, Rua Gutemberg, Rua Santo Terêncio, Rua Hermínio da Silva, Rua Solddo Rafael Buzarelo, Rua Aricuri, Rua São Basílio, Rua Antonio Pereira, Rua Armando Amaral Rebelo, Rua Jonas Passos Soares, Caminho Foz do Jordão,

2 - Frota operante: 5 veículos
3 - Extensão: 11 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.400
Gratuidades: 140
5 - Tempo Estimado de Percurso: 33 minutos;

6 - Intervalo máximo: 7 minutos;
7 - Freqüência: 9 veículos/hora.

5 – Vila Santa Maria - Campo Grande (Via Guaraciaba - Circular)

1 - Itinerário:
Rua Renato Gabizo (próximo a Rua Uirapuru) Estrada do Tingui, Estrada Santa Maria, Rua Argoim, Rua Guaraciaba, Rua André Gonçalves, Rua Homero Fortuna Carneiro, Estrada do Campinho, retorno, Estrada do campinho, Avenida Albardão, Rua Campo Grande, Rua Albertina, Rua Alfredo de Morais, Rua Barcelos Domingos, Estrada das Capoeiras, Estrada Rio do A, Avenida Manuel Caldeira de Alvarenga, Avenida Albardão, Estrada do Campinho, Rua Homero Fortuna Carneiro, Rua André Gonçalves, Rua Guaraciaba, Rua Argoim, Estradas Santa Maria, Estrada do Tingui, Rua Renato Gabizo (próximo a Rua Uirapuru)

2 - Frota operante: 4 veículos
3 - Extensão: 13,8 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.020
Gratuidades: 102
5 - Tempo Estimado de Percurso: 42 minutos;
6 - Intervalo máximo: 10 minutos;
7 - Freqüência: 6 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

V.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível. Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

CONCORRÊNCIA Nº CO 003/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pelos operadores autônomos (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se operadores autônomos as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a 20 (vinte) vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Para cada operador autônomo será facultada, depois da assinatura do Contrato de Adesão, a indicação de até 2 (dois) motoristas auxiliares devidamente cadastrados, que não poderão ser credenciados para mais de um veículo simultaneamente.

As vagas serão operadas por um único operador autônomo, ou por seus condutores auxiliares, observado o limite de, no máximo, 2 (dois) auxiliares, através de um único veículo.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

CONCORRÊNCIA Nº CO 003/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, de 08.09.09 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, de 08.09.09; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 - Largo do ABC - Campo Grande (Circular)

1 - Itinerário
Rua Dr. Mario Machado (esquina com a Rua Francisco Furtado), Rua Francisco Furtado, Estrada do Mato Alto (sentido Pedra de Guaratiba), Retorno próximo a Avenida das Américas, Acesso a Estrada do Mato Alto, Estrada do Mato Alto (via lateral próximo ao Viveiro Florestal de Guaratiba), Estrada do Mato Alto (sentido Campo Grande), Rua Góis e Vasconcelos, Rua General Gameiro, Rua Araguaia, Estrada do Marmeleiro (sentido Mato Alto), Estrada do Mato Alto (sentido Campo Grande), Estrada do Monteiro, Rua Augusto Vasconcelos, Avenida Cesário de Melo, Rua Aurélio Figueiredo, Rua Aurélio Figueiredo, Rua Ferreira Borges, Praça Dr. Raul Boaventura, Rua Engenheiro Trindade, Rua Manaí, Rua Amaral Costa, Rua Augusto Vasconcelos, Avenida Cesário de Melo, Rua Sacramento Blacke, Rua Otelo Caldas, Rua dos Limoeiros, Rua Olinda Elis, Estrada da Cambota, Estrada do Monteiro, Estrada do Mato Alto, Acesso à direita para a Rua Dr. Mário Machado, Rua Dr. Mario Machado (esquina com a Rua Francisco Furtado).

2 - Frota operante: 8 (oito) veículos
3 - Extensão: 28,7 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 2.200
Gratuidades: 220
5 - Tempo Estimado de Percurso: 76 minutos;
6 - Intervalo máximo: 10 minutos;
7 - Freqüência: 7 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 - Morro Cavado - Campo Grande (Circular)

1 - Itinerário
Estrada do Morro Cavado (entroncamento com a Estrada do Marmeleiro), Estrada do Morro Cavado, Estrada do Mato Alto (sentido Campo Grande), Estrada do Monteiro, Rua Augusto Vasconcelos, Avenida Cesário de Melo, Rua Aurélio Figueiredo, Praça Dr. Raul Boaventura, Rua Engenheiro Trindade, Acesso para Av. Maria Tereza, Estrada do Monteiro, Estrada do Mato Alto, Estrada do Morro Cavado, Estrada do Morro Cavado (entroncamento com a Estrada do Marmeleiro).

2 - Frota operante: 8 (oito) veículos
3 - Extensão: 25 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 2200
Gratuidades: 220
5 - Tempo Estimado de Percurso: 66 minutos;
6 - Intervalo máximo: 8 minutos;
7 - Freqüência: 7 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela

frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 - <u>Areal - Campo Grande (Circular)</u>

1 - Itinerário
Caminho do Areal (próximo a Rua Servidor), Estrada do Mato Alto (Sentido Campo Grande), Estrada do Monteiro, Estrada da Cambota, Rua Comari, Rua Iturbides Esteves, Estrada da Cambota, Rua da Flora, Olinda Ellis, Avenida Cesário de Melo, Aurélio de Figueiredo, Rua Viúva Dantas, Rua Tabelião Pinho, Rua Iaçu, Rua Aurélio de Figueiredo, Rua Ferreira Borges, Praça Dr. Raul Boaventura, Rua Engenheiro Trindade, Acesso para a Avenida Maria Tereza, Estrada do Monteiro, Rua Professor Gonçalves, Rua Olinda Ellis, Rua da Flora, Rua Comari, Rua Iturbides Esteves, Estrada da Cambota, Estrada do Monteiro, Estrada do Mato Alto (sentido Guaratiba), Acesso para o Caminho do Areal, Caminho Areal (próximo a Rua Servidor).

2 - Frota operante: 4 (quatro) veículos
3 - Extensão: 19 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1095
Gratuidades: 110
5 - Tempo Estimado de Percurso: 51 minutos;
6 - Intervalo máximo: 13 minutos;
7 - Freqüência: 4 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

IV.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.

CONCORRÊNCIA Nº CO 003/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso.

O veículo deve estar equipado com transmissão automática.

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8500 mm.

Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 20 (vinte) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 1 (um) veículo reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da Cooperativa vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 05 (cinco) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão. Após avaliação da Secretaria Municipal de Transportes, o prazo da permissão poderá ser prorrogado por igual período.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo Decreto 30.203/08 e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,20 (dois reais e vinte centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$ R$ 16.303.843,78 (dezesseis milhões, trezentos e três mil, oitocentos e quarenta e três reais e setenta e oito centavos), correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 12% a.a. (doze por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso.
O veículo deve estar equipado com transmissão automática.

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8500 mm.
Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas

diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 26 (vinte e seis) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá

observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 1 (um) veículo reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da Cooperativa vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus ou Miniônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 05 (cinco) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão. Após avaliação da Secretaria Municipal de Transportes, o prazo da permissão poderá ser prorrogado por igual período.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo Decreto 31.885/2010 e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,35 (dois reais e trinta e cinco centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$ 22.248.698,06 (vinte e dois milhões, duzentos e quarenta e oito mil, seiscentos e noventa e oito reais e seis centavos) correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 12% a.a. (doze por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

CONCORRÊNCIA Nº 005/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pelos operadores autônomos (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se operadores autônomos as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a 25 (vinte e cinco) vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Para cada operador autônomo será facultada, depois da assinatura do Contrato de Adesão, a indicação de até 2 (dois) motoristas auxiliares devidamente cadastrados, que não poderão ser credenciados para mais de um veículo simultaneamente.

As vagas serão operadas por um único operador autônomo, ou por seus condutores auxiliares, observado o limite de, no máximo, 2 (dois) auxiliares, através de um único veículo.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

CONCORRÊNCIA Nº 005/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, de 08.09.09 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, de 08.09.09; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 – Buranhem – Campo Grande (Circular)

1 - Itinerário
Rua Buranhem (Próximo a Estrada da Pena), Rua Guarujá, Rua Campo Grande, Rua Gianerine, Rua Aracaju, Rua Albertina, Rua Alfredo de Morais, Rua Ivo do Prado, Estrada Rio do A, Viaduto Prefeito Alim Pedro, Avenida Cesário de Melo, Rua Aurélio Figueiredo, Rua Ferreira Borges, Rua Engenheiro trindade, Rua Gramado, Avenida Maria Teresa, Retorno, Avenida Maria Teresa, Viaduto Alim Pedro, Rua Alfredo de Moraes, Rua Ivo do Prado, Rua Campo Grande, Rua Guarujá, Rua Buranhem (Próximo a Estrada da Pena).

2 - Frota operante: 4 (quatro) veículos
3 - Extensão: 16,3 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.200
Gratuidades: 120
5 - Tempo Estimado de Percurso: 50 minutos;
6 - Intervalo máximo: 12,5 minutos;
7 - Freqüência: 4 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível

variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 - Caminho do Céu – Campo Grande (Circular)

1 - Itinerário
Rua Caminho do Céu, Rua São João, Rua Guarujá, Rua Campo Grande, Rua Gianerine, Rua Aracaju, Rua Albertina, Rua Alfredo de Morais, Rua Ivo do Prado, Estrada Rio do A, Viaduto Prefeito Alim Pedro, Avenida Cesário de Melo, Rua Aurélio Figueiredo, Rua Ferreira Borges, Rua Engenheiro trindade, Rua Gramado, Avenida Maria Teresa, Retorno, Avenida Maria Teresa, Viaduto Alim Pedro, Rua Alfredo de Moraes, Rua Ivo do Prado, Rua Campo Grande, Rua Guarujá, Rua São João, Rua Caminho do Céu.

2 - Frota operante: 6 (seis) veículos
3 - Extensão: 16,6 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.410
Gratuidades: 141
5 - Tempo Estimado de Percurso: 50 minutos;
6 - Intervalo máximo: 8 minutos;
7 - Freqüência: 7 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 – Conjunto Campinho – Campo Grande (Circular)

1 - Itinerário
Rua Toledo, Rua Luziânie, Rua Vicente de Araújo, Estrada do Tingui, Estrada do Campinho, Estrada do Rio do A, Rua Campo Grande, Rua Geanerine, Rua Aracaju, Rua Barcelos Domingos Rua Barcelos Domingos, Rua Alfredo de Moraes, Rua Ivo do Prado, Rua Campo Grande, Estrada do Rio do A, Estrada do Campinho, Estrada do Tingui, Rua 03, Rua 16, Rua 18, Rua Vicente de Araújo, Rua Luziânie, Rua Toledo.

2 - Frota operante: 8 (oito) veículos
3 - Extensão: 18 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 2350
Gratuidades: 235
5 - Tempo Estimado de Percurso: 54 minutos;
6 - Intervalo máximo: 7 minutos;
7 - Freqüência: 8 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

4 – Nova Cidade - Campo Grande (Circular)

1 - Itinerário
Rua Gentil do Ouro, Rua das Palmeiras, Rua Garimpeiros, Rua Goiabal, Rua Esmeralda, Rua da Prata, Rua do Ouro, Rua Cristal, Rua do Rubin, Rua lapidado, Rua Sabia, Rua Campo Grande, Rua Generine Rua Gianerine, Rua Aracaju, Rua Albertina, Rua Alfredo de Morais, Rua Ivo de Prado, Estrada Rio do A, Viaduto Prefeito Alim Pedro, Avenida Cesário de Melo, Rua Aurélio Figueiredo, Rua Ferreira Borges, Rua Engenheiro trindade, Rua Gramado, Avenida Maria Teresa, Retorno, Avenida Maria Teresa, Viaduto Alim Pedro, Rua Alfredo de Moraes, Rua Ivo do Prado, Rua Campo Grande, Rua Sabia, Rua

Lapidado, Rua Do Rubin, Rua Ristal, Rua do Ouro, Rua da Prata, Rua Esmeralda, Rua Goiabal, Rua dos Garimpeiros, Rua das Palmeiras, Rua Gentil do Ouro.

2 - Frota operante: 7 (sete) veículos
3 - Extensão: 20,1km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1820
Gratuidades: 182
5 - Tempo Estimado de Percurso: 60 minutos;
6 - Intervalo máximo: 9 minutos;
7 - Freqüência: 7 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

IV.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.
Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso.

O veículo deve estar equipado com transmissão automática.

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8500 mm.

Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem

Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 25 (vinte e cinco) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação

aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 1 (um) veículo reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da Cooperativa vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 05 (cinco) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão. Após avaliação da Secretaria Municipal de Transportes, o prazo da permissão poderá ser prorrogado por igual período.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo Decreto 30.203/08 e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,20 (dois reais e vinte centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$ 20.116.480,59 (vinte milhões, cento e dezesseis mil, quatrocentos e oitenta reais e cinqüenta e nove centavos) correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 12% a.a. (doze por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

CONCORRÊNCIA Nº CO 006/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pelos operadores autônomos (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se operadores autônomos as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a 28 (Vinte e Oito) vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Para cada operador autônomo será facultada, depois da assinatura do Contrato de Adesão, a indicação de até 2 (dois) motoristas auxiliares devidamente cadastrados, que não poderão ser credenciados para mais de um veículo simultaneamente.

As vagas serão operadas por um único operador autônomo, ou por seus condutores auxiliares, observado o limite de, no máximo, 2 (dois) auxiliares, através de um único veículo.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, de 08.09.09 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos

técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, de 08.09.09; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 – Conjunto Habitacional 61 - Santa Cruz (Circular)

1 - Itinerário:
Conjunto Habitacional 61, Estrada Reta do Rio Grande, Av. João XXIII, Avenida João XXIII, Praça do Gado, Rua do Prado, Rua Tereza Cristina, Rua Marques de Maricá, Rua Fernanda, Avenida Isabel, Rua Felipe Cardoso, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Avenida Areia Branca Rua São Benedito, Rua Conciliação, Rua Vieira Ravasco, Rua Aloysio de Oliveira Barbosa, Avenida Engenheiro Gastão Rangel, Rua Felipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas Avenida Álvaro Alberto, Viaduto 12 de Outubro, Rua Senador Câmara, Rua Medeiros e Albuquerque, Rua Dom João VI, Rua Francisco Belisário, Rua Senador Camará, Praça do Gado, Avenida João XXIII, Estrada Reta do Rio Grande, Conjunto Habitacional 61.

2 - Frota operante: 6 (seis) veículos
3 - Extensão: 18,6 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 900
Gratuidades: 90
5 - Tempo Estimado de Percurso: 56 minutos;
6 - Intervalo máximo: 9 minutos;
7 - Freqüência: 6 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo

equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 –Conjunto João XXIII – Santa Cruz (Circular)

1 - Itinerário:
Rua Vitorino Pereira de Souza, Rua José Pedro Colat, Rua Antônio Pedro de Souza, Rua Josué da Siva Pinheiro, Avenida João XXIII, Praça do Gado, Rua do Prado, Rua Tereza Cristina, Rua Marques de Maricá, Rua Fernanda, Avenida Isabel, Rua Felipe Cardoso, Estrada Cruz das Almas Estrada Cruz das Almas, Estrada de Sepetiba, Rua Aloysio de Oliveira Barbosa, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Rua Felipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas, Rua Álvaro Alberto, Viaduto 12 de Outubro, Rua Senador Câmara, Praça do Gado, Avenida João XXIII, Rua Josué da Silva Pinheiro, Rua Antônio Pedro de Souza, Rua Josué Pedro Colat.

2 - Frota operante: 7 (sete) veículos
3 - Extensão: 15,5 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.700
Gratuidades: 170
5 - Tempo Estimado de Percurso: 47 minutos;
6 - Intervalo máximo: 7 minutos;
7 - Freqüência: 7 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 – Conjunto Alvorada - Santa Cruz (Circular)

1 - Itinerário:
Estrada do Guandu (próximo a Rua Vinte), Rua Um, Avenida Canal, Rua Quatro, Estrada do Guandu, Avenida João XXIII, Praça do Gado, Rua do Prado, Rua Tereza Cristina, Rua Lucindo Passos, Rua Felipe Cardoso, Retorno próximo a Praça do Curral Falso, Rua Felipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas Avenida Álvaro Alberto, Viaduto 12 de Outubro, Rua Senador Câmara, Praça do Gado, Avenida João XXIII, Estrada do Guandu, Rua Quatro, Avenida Canal, Rua Dois, Estrada do Guandu (próximo a Rua Vinte)

2 - Frota operante: 8 (oito) veículos
3 - Extensão: 16,2 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 2.700
Gratuidades: 270
5 - Tempo Estimado de Percurso: 50 minutos;
6 - Intervalo máximo: 6 minutos;
7 - Freqüência: 8 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

4 – Santa Cruz – Miécimo (Circular)

1 - Itinerário:
Avenida Canal (próximo a Rua L), Rua L, Rua Alcino dos Santos, Rua Cícero Pires, Rua Dorival M da Silva, Rua Alceu Ferreira Viveiros, Avenida João XXIII, Praça do Gado, Rua do Prado, Rua Tereza Cristina, Rua Marques de Maricá, Rua Fernanda, Avenida Isabel, Rua Felipe Cardoso, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Avenida Areia Branca, Rua São Benedito, Rua Conciliação, Rua Vieira Ravasco, Rua Aloysio de Oliveira Barbosa, Avenida Engenheiro Gastão Rangel, Rua Felipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas Avenida Álvaro Alberto, Viaduto 12 de Outubro, Rua Senador Câmara, Rua Medeiros e Albuquerque, Rua Dom João VI, Rua Francisco

Belisário, Rua Senador Camará, Praça do Gado, Avenida João XXIII, Avenida Canal (próximo a Rua L)

2 - Frota operante: 7 (sete) veículos
3 - Extensão: 15,6 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 2.300
Gratuidades: 230
5 - Tempo Estimado de Percurso: 47 minutos;
6 - Intervalo máximo: 7 minutos;
7 - Freqüência: 7 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

IV.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.
Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso.

O veículo deve estar equipado com transmissão automática.

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8500 mm.

Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 28 (vinte e oito) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 12% a.a. (doze por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 2 (dois) veículos reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da Cooperativa vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 05 (cinco) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão. Após avaliação da Secretaria Municipal de Transportes, o prazo da permissão poderá ser prorrogado por igual período.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo Decreto 30.203/08 e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,20 (dois reais e vinte centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$ 22.549.447,26 (vinte e dois milhões, quinhentos e quarenta e nove mil, quatrocentos e quarenta e sete reais, vinte e seis centavos) correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato

CONCORRÊNCIA Nº CO 007/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pelos operadores autônomos (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se operadores autônomos as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a 41 (Quarenta e uma) vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Para cada operador autônomo será facultada, depois da assinatura do Contrato de Adesão, a indicação de até 2 (dois) motoristas auxiliares devidamente cadastrados, que não poderão ser credenciados para mais de um veículo simultaneamente.

As vagas serão operadas por um único operador autônomo, ou por seus condutores auxiliares, observado o limite de, no máximo, 2 (dois) auxiliares, através de um único veículo.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, de 08.09.09 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos

técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, de 08.09.09; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 – Sepetiba - Santa Cruz (via Vitor Dumas – Circular)

1 - Itinerário:
Rua José Fernandes, Rua Aristides Gouveia, Rua Iate, Rua José Higaskino, Rua José Fernandes, Estrada do Piai, Estrada da Estiva, Estrada Velha do Piai, Rua Quinze, Avenida Dois, Rua Cinqüenta e Seis, Estrada Velha do Piai, Estrada de Sepetiba, Largo do Aarão, Avenida Areia Branca, Estrada Vitor Dumas, Rua Vitor Dumas, Rua São Tomé, Rua Hermes da Silva, Rua do Império, Rua Medeiros e Albuquerque, Rua Dom João VI, Rua Senador Camará, Praça do gado, Rua do Prado, Rua do Império, Rua Hermes da Silva, Rua São Tomé, Rua Vitor Dumas, Estrada Vitor Dumas, Rua Montreal, Rua Eliseu Gouveia, Avenida Areia Branca, Largo do Aarão, Estrada de Sepetiba, Estrada Velha do Piai, Rua Quarenta e Cinco, Rua Quinze, Estrada Velha do Piai, Estrada da Estiva, Estrada do Piai, Rua José Fernandes.

2 - Frota operante: 8 (oito) veículos
3 - Extensão: 24,7 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.100
Gratuidades: 110
5 - Tempo Estimado de Percurso: 72 minutos;
6 - Intervalo máximo: 9 minutos;
7 - Freqüência: 7 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo

equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 – Nova Sepetiba – Santa Cruz (Circular)

1 - Itinerário:
Estrada de Vasconcelos (próximo Rua Vinte e Oito), Rua Vinte e Oito, Estrada Mata Sete, Rua Dezenove, Estrada Mata Sete, Rua Quarenta e Sete , Estrada Velha do Piai, Avenida Dois, Estrada Estiva, Travessa Sessenta e Três, Avenida Um, Avenida Sete, Rua Ouro, Rua Prata, Rua Doze, Rua Quatorze, Rua Onze, Estrada de Sepetiba, Estrada São Domingos Sávio, Estrada Vitor Dumas, Rua São Benedito, Rua Conciliação, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Rua Felipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas Avenida Álvaro Alberto, Rua Lopes de Moura, Rua Barão de Laguna, Rua Marques de Maricá, Rua Fernanda, Travessa Macaé, Rua Felipe Cardoso, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Rua Conciliação, Rua São Benedito, Estrada Vitor Dumas, Estrada São Domingos Sávio, Rua Onze, Rua Quatorze, Rua Doze, Rua Prata, Rua Ouro, Avenida Sete, Avenida Um, Travessa Sessenta e Três, Estrada Estiva, Avenida Dois, Estrada Velha do Piai, Rua Quarenta e Sete, Estrada Mata Sete, Rua Vinte e Oito, Estrada de Vasconcelos (próximo Rua Vinte e Oito).

2 - Frota operante: 5 (cinco) veículos
3 - Extensão: 22 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.040
Gratuidades: 104
5 - Tempo Estimado de Percurso: 58 minutos;
6 - Intervalo máximo: 12 minutos;
7 - Freqüência: 5 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao

longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 – Praia da Brisa – Santa Cruz (Circular)

1 - Itinerário:
Avenida Nelson Moura Brasil do Amaral (próximo a Rua Fênix), Avenida Nelson Moura Brasil do Amaral, Rua Damolândia, Rua Toritama, Rua Matarazzo, Avenida Levy Neves, Rua Donatello, Estrada do Piai, Estrada da Estiva, Estrada Velha do Piai, Rua Quinze, Avenida Dois, Rua Cinqüenta e Seis, Estrada Velha do Piai, Estrada de Sepetiba, Estrada Cruz das Almas, Rua Aloysio de Oliveira Barbosa, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Rua Felipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas Avenida Álvaro Alberto, Viaduto 12 de Outubro, Rua Senador Camará, Praça do Gado, Rua do Prado, Rua Teresa Cristina, Rua Marques de Maricá, Rua Fernanda, Travessa Macaé, Rua Felipe Cardoso, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Rua Aloysio de Oliveira Barbosa, Estrada Cruz das Almas, Estrada de Sepetiba, Estrada Velha do Piai, Rua Quarenta e Cinco, Rua Quinze, Estrada Velha do Piai, Estrada da Estiva, Estrada do Piai, Avenida Arnaldo Lage, Rua Matarazzo, Rua Uiraúna, Rua Estevam Araújo de Almeida, Avenida José Mariozzi Filho, Rua Flores do Piauí, Rua Vasco Lima, Estrada Cabuis, Estrada da Pedra, Estrada do Piai, Avenida José Mariozzi Filho, Avenida Nelson Moura Brasil do Amaral, Avenida Nelson Moura Brasil do Amaral (próximo a Rua Fênix).

2 - Frota operante: 13 (treze) veículos
3 - Extensão: 31,2 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 2.500
Gratuidades: 250
5 - Tempo Estimado de Percurso: 80 minutos;
6 - Intervalo máximo: 6 minutos;
7 - Freqüência: 10 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

4 – Sepetiba – Santa Cruz (Circular)

Estrada Santo Antônio(próximo a Rua Coronel Luiz Corrêa), Rua Aristides Gouveia, Rua da Fonte, Rua Arealva, Avenida Santa Ursulina, Rua Doutor Ari Chagas, Rua Sebastião Felício. Rua Nossa Senhora da Glória, Rua Justo de Morais, Estrada do Piai, Estrada Velha do Piai, Rua Quinze, Rua Quarenta e Sete, Avenida Quatro, Rua Três, Estrada de Sepetiba, Rua Felipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas Avenida Álvaro Alberto, Rua Lopes de Moura, Rua Barão de Laguna, Rua Marques de Maricá, Rua Fernanda, Travessa Macaé, Rua Felipe Cardoso, Estrada de Sepetiba, Rua Três, Avenida Quatro, Rua Quarenta e Sete, Rua Quinze, Estrada Velha do Piai, Estrada do Piai, Rua Goulart Almeida, Rua Vitória Nostra, Rua Doutor Ari Chagas, Rua da Floresta, Rua Doutor Nunes Machado, Avenida Santa Ursulina, Rua José Fernandes, Rua José Higaskino, Rua Paranabi, Estrada São Tarcisio, Estrada Santo Antonio, Rua Leila Guimarães, Estrada São Tarcísio, Estrada do Piai, Rua das Mangueiras, Estrada Santo Antônio (próximo a Rua Coronel Luiz Corrêa).

2 - Frota operante: 15 (quinze) veículos
3 - Extensão: 28,5 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 6.500
Gratuidades: 650
5 - Tempo Estimado de Percurso: 75 minutos;
6 - Intervalo máximo: 5 minutos;
7 - Freqüência: 12 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

.

IV.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.

CONCORRÊNCIA Nº CO 007/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso.

O veículo deve estar equipado com transmissão automática.

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8500 mm.

Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 41 (Quarenta e um) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 2 (dois) veículos reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da Cooperativa vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 05 (cinco) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão. Após avaliação da Secretaria Municipal de Transportes, o prazo da permissão poderá ser prorrogado por igual período.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo Decreto 30.203/08 e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,20 (dois reais e vinte centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$ R$ 33.052.742,44 (trinta e três milhões, cinqüenta e dois mil, setecentos e quarenta e dois reais, quarenta e quatro centavos) correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 12% a.a. (doze por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

CONCORRÊNCIA Nº CO 008/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pelos operadores autônomos (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se operadores autônomos as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a 15 (Quinze) vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Para cada operador autônomo será facultada, depois da assinatura do Contrato de Adesão, a indicação de até 2 (dois) motoristas auxiliares devidamente cadastrados, que não poderão ser credenciados para mais de um veículo simultaneamente.

As vagas serão operadas por um único operador autônomo, ou por seus condutores auxiliares, observado o limite de, no máximo, 2 (dois) auxiliares, através de um único veículo.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, de 08.09.09 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos

técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, de 08.09.09; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 -- Base Aérea - Santa Cruz (Circular)

1 - Itinerário:
Portão da Base Aérea de Santa Cruz, Rua do Império, Avenida Prado Júnior, Rua São Tomé, Rua Vitor Dumas, Avenida Areia Branca, Rua São Benedito, Rua Conciliação, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Rua Felipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas, Avenida Álvaro Alberto, Rua Lopes Moura, Rua Barão de laguna, Rua Marque de Maricá, Rua Fernanda, Travessa Macaé, Rua Felipe Cardoso, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Avenida Areia Branca, Rua Vitor Dumas, Rua São Tomé, Avenida Prado Júnior, Rua do Império, Portão da Base Aérea de Santa Cruz.

2 - Frota operante: 5 (cinco) veículos
3 - Extensão: 13,1 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.200
Gratuidades: 120
5 - Tempo Estimado de Percurso: 40 minutos;
6 - Intervalo máximo: 8 minutos;
7 - Freqüência: 8 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado

de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 - Santa Cruz - São Benedito (circular)

1 - Itinerário:

Rua Lírio Coelho, Rua Jacinto Dias, Rua São Benedito, Rua Marechal Galdino, Rua Vieira Ravasco, Rua São Benedito, Avenida Areia Branca, Rua Auristela, Avenida Areia Branca, Avenida Álvaro Alberto, Rua Martinho de Campos, Rua Marquês de Maricá, Rua Fernanda, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas, Rua Álvaro Alberto, Viaduto 12 de Outubro, Rua Senador Camará, Praça do Gado, Rua do Prado, Avenida Álvaro Alberto, Avenida Areia Branca, Rua São Benedito, Rua Marechal Galdino, Rua Vieira Ravasco, Rua Aloysio de Oliveira Barbosa, Estrada Cruz das Almas, Rua Lírio Coelho.

2 - Frota operante: 10 (dez) veículos
3 - Extensão: 12,7 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 3.000
Gratuidades: 300
5 - Tempo Estimado de Percurso: 38 minutos;
6 - Intervalo máximo: 4 minutos;
7 - Freqüência: 15 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

IV.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.

CONCORRÊNCIA Nº CO 008/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso.

O veículo deve estar equipado com transmissão automática.

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8500 mm.

Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado
Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da

SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2 (dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 15 (Quinze) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 1 (veículo) veículo reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da Cooperativa vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 05 (cinco) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão. Após avaliação da Secretaria Municipal de Transportes, o prazo da permissão poderá ser prorrogado por igual período.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo Decreto 30.203/08 e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,20 (dois reais e vinte centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$ 12.461.536,65 (doze milhões, quatrocentos e sessenta e um mil, quinhentos e trinta e seis reais e sessenta e cinco centavos), correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 12% a.a. (doze por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

CONCORRÊNCIA Nº CO 009/2009

ANEXO I – PROJETO BÁSICO

I – DO OBJETO

O objeto da concorrência é a delegação, mediante **permissão**, da prestação do Serviço de Transporte Público Urbano Local na Área de Planejamento 5 (AP5) no que se refere ao lote caracterizado no Anexo II, conforme especificado no Anexo I (Projeto Básico) e no Anexo III, que contém a descrição do serviço e de seu funcionamento.

A descrição das condições necessárias à adequada prestação adequada dos serviços se encontra no Anexo III.

Considera-se Área de Planejamento 5 (AP5) a região delimitada no Anexo VII.

Os serviços permitidos serão executados pelos operadores autônomos (pessoas físicas) indicados pela licitante.

Consideram-se operadores autônomos as pessoas físicas que cumpram os requisitos exigidos no presente Edital e que sejam sócias da licitante.

A permissão se restringe a 24 (Vinte e quatro) vagas.

Consideram-se vagas a quantidade total de veículos que poderá ser colocada em circulação para fins de execução dos serviços.

Para cada operador autônomo será facultada, depois da assinatura do Contrato de Adesão, a indicação de até 2 (dois) motoristas auxiliares devidamente cadastrados, que não poderão ser credenciados para mais de um veículo simultaneamente.

As vagas serão operadas por um único operador autônomo, ou por seus condutores auxiliares, observado o limite de, no máximo, 2 (dois) auxiliares, através de um único veículo.

II – DA METAS

A permissão de serviço público tem por finalidade inaugurar processo gradativo de implantação do Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5, consistente em uma rede de linhas e serviços de transporte público que atendam aos anseios de deslocamento dos usuários locais e potenciais em conformidade com os princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos permissionários, com os quais devem estar comprometidos tanto o Poder Público como o permissionário dos serviços.

O Serviço de Transporte Público Urbano Local da Área de Planejamento 5 – AP5 instituído pelo Decreto 31.052, de 08.09.09 será implantado de forma gradativa, por lote ou lotes de linhas, a critério da Secretaria Municipal de Transportes e dos órgãos

técnicos competentes, através da instauração de processos de licitação simultâneos ou sucessivos.

III – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência e a adjudicação dela decorrente se regem por toda a legislação aplicável à espécie, especialmente pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.° 8.987, de 13.02.95; 9.074, de 07.07.95; 8.666, de 21.06.93, e respectivas alterações; pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro (CAF), instituído pela Lei n.° 207, de 19.12.80, e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar n.° 1, de 13.09.90; pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto n.° 3.221, de 18.09.81, e suas alterações; pelo Decreto 31.052, de 08.09.09; bem como pelas demais normas municipais aplicáveis; e, ainda, pelas disposições deste Edital e respectivos anexos.

IV – DOS SERVIÇOS E LINHAS

IV.1 – DESCRIÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DAS LINHAS

1 — Urucânia - Santa Cruz (Circular):

1 - Itinerário:
Rua Ailton Adalberto Mortati (próximo a praça Jorge Alberto Basso), Rua Adriano Fonseca Filho, Avenida Devanir José de Carvalho, Rua Cilon Cunha Brum, Rua Wilson Souza Pinheiro, Avenida Devanir José de Carvalho, Rua Engenheiro Moacir Barbosa, Estrada do Furado, Estrada Boa Esperança, Rua Francisco Belisário, Rua Gabriel Bernardes, Rua Senador Camará, Praça do Gado, Rua do Prado, Rua Teresa Cristina, Rua Marques de Maricá, Rua Fernanda, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Rua Fellipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas, Avenida Álvaro Alberto, Rua Medeiros e Albuquerque, Rua Olavo Bilac, Rua Gabriel Bernardes, Rua Francisco Belisário, Estrada da Boa Esperança, Estrada do Furado, Rua Francisco Leite, Avenida Devanir José de Carvalho, Rua Cilon Cunha Brum, Rua José Silton Pinheiro, Rua Zizinha Pereira, Rua José Piauhy Dourado, Rua Tancredo Neves, Estrada da Urucânia, Rua Engenheiro Moacir Barbosa, Rua Ailton Adalberto Mortati (próximo a praça Jorge Alberto Basso).

2 - Frota operante: 9 (nove) veículos
3 - Extensão: 18,9 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 2.300
Gratuidades: 230
5 - Tempo Estimado de Percurso: 46 minutos;
6 - Intervalo máximo: 6 minutos;
7 - Freqüência: 10 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações,

levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

2 – Estrada do Furado – Santa Cruz (Circular)

1 - Itinerário:
Estrada do Furado (próximo a Rua Mte. Antonio Luís), Estrada da Paciência, Rua Agaí, Rua Sargento Andirás de Abreu, Rua Soldado Felisbino dos Santos, Avenida Brasil, Retorno sentido Santa Cruz, Avenida Brasil, Retorno sentido Campo Grande, Estrada Aterrado do Leme, Estrada da Boa Esperança, Rua Francisco Belisário, Rua Senador Camará, Praça do Gado, Rua do Prado, Rua Teresa Cristina, Rua Marques de Maricá, Rua Fernanda, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Rua Fellipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas, Avenida Álvaro Alberto, Rua Medeiros e Albuquerque, Rua Olavo Bilac, Rua Gabriel Bernardes, Rua Francisco Belisário, Estrada da Boa Esperança, Estrada Aterrado do Leme, Avenida Brasil, Rua Soldado Felisbino dos Santos, Rua Sargento Andirás de Abreu, Rua Agaí, Estrada da Paciência, Estrada do Furado (próximo a Rua Mte Antonio Luís).

2 - Frota operante: 5 (cinco) veículos
3 - Extensão: 26,1 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 1.825
Gratuidades: 183
5 - Tempo Estimado de Percurso: 63 minutos;
6 - Intervalo máximo: 13 minutos;
7 - Freqüência: 4 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao

longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

3 — Paçuaré - Santa Cruz (Circular)

1 - Itinerário:
Rua dos Caquizeiros (próximo a Rua Quatro), Rua Paçuaré, Avenida Jana Moroni Barroso, Rua Leda Santos Delegado, Estrada do Gouveia, Estrada Vieiras, Rua Montenópolis, Rua Monte Carlo, Estrada de Santa Eugênia, Avenida Cesário de Melo, Rua Zanzibar, Avenida Acapulco, Viaduto de Paciência, Estrada da Paciência, Estrada do Campinho, Avenida Brasil, retorno sentido Santa Cruz, Avenida Brasil, Avenida Padre Guilherme Decaminada, Rua do Prado, Rua do Prado, Rua Teresa Cristina, Rua Marques de Maricá, Rua Fernanda, Travessa Macaé, Rua Felipe Cardoso, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Rua Marechal Galdino, Rua Engenheiro Gastão Rangel, Rua Felipe Cardoso, Avenida Isabel, Rua Severiano das Chagas, Avenida Álvaro Alberto, Viaduto 12 de Outubro, Rua Senador Câmara, Praça do Gado, Avenida Padre Guilherme Decaminada, Avenida Brasil, Estrada do Campinho, Estrada de Paciência, Viaduto de Paciência, Rua Balaton, Avenida Cesário de Melo (sentido Santa Cruz), Retorno, Avenida Cesário de Melo, Estrada de Santa Eugênia, Rua Monte Carlo, Rua Mantenópolis, Estrada dos Vieiras, Estrada do Gouveia, Rua Leda Santos Delgado, Avenida Jana Moroni Barroso, Rua Paçuaré e Rua dos Caquizeiros (próximo a Rua Quatro).

2 - Frota operante: 10 (dez) veículos
3 - Extensão: 47,5 km
4 - Estimativa de demanda (passageiros transportados/Dia)
Pagantes: 2.400
Gratuidades: 240
5 - Tempo Estimado de Percurso: 93 minutos;
6 - Intervalo máximo: 10 minutos;
7 - Freqüência: 6 veículos/hora.

Os dados apresentados foram definidos a partir de levantamentos efetuados por técnicos da SMTR e informações obtidas através de Edital de Convocação aos interessados a operar o sistema TEC. A frota operante foi definida a partir destas informações, levando-se em consideração um fator de divisão, já que a frota atualmente operante é composta por Kombis e o veículo especificado tem capacidade de passageiros superior. Dada a possível variedade veicular adotou-se como padrão para cálculo um veículo equivalente de passageiro (VEP) com capacidade de 25 (vinte e cinco) lugares. A estimativa de passageiros foi definida a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação. As gratuidades foram estimadas em 10% deste valor. O tempo estimado de percurso foi definido a partir das informações obtidas através do Edital de Convocação e devidas correções. O intervalo máximo foi definido a partir da divisão do tempo de percurso pela frota operante. A freqüência equivale ao número de veículos ao longo de uma hora, ou seja. 60 minutos divididos pelo tempo adotado para o intervalo máximo.

IV.2 - ESPECIFICAÇÃO DO VEÍCULO

A frota veicular operante será composta por veículos de produção nacional, com menor custo de manutenção e reposição de peças, com garantia e assistência técnica total. Excelente dirigibilidade para trânsito e manobras, dispositivos de segurança com saídas de emergência, motricidade antipoluente e de baixo consumo de combustível.
Deverá atender as regras da NBR15570 de 2008, a Lei Federal 10.048 de 2000 e a Lei 10.098 de 2000.

A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser executadas por dispositivo pneumático ou eletropneumático acionado pelo motorista. Uma ou duas portas de embarque e desembarque de acordo com a NBR 15570

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do seu curso.

O veículo deve estar equipado com transmissão automática.

A suspensão poderá ser pneumática, mista ou metálica, quando equipado com suspensão pneumática deverá ser dotado de sistema de movimentação vertical de acordo com a NBR15570.

Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, posicionados para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

Internamente o veículo será dotado de piso antiderrapante, de corrimão tátil e perfis transversais em relevo no piso do corredor e próximo à escada para sinalizar e facilitar o acesso de pessoas portadoras de **deficiência visual** além de sinalização sonora para acionamento de parada para desembarque. Para pessoas portadoras de **deficiência auditiva** o veículo será dotado de itinerário com informações sobre o trajeto e sinalização luminosa para acionamento de parada para desembarque.

Para **gestantes**, **idosos**, **obesos** e **pessoas muito altas** o veículo será dotado de poltrona dupla e inteiriça na parte traseira, corredor para circulação e maior espaço interno. Além desses dispositivos o veículo será dotado, também, de facilidade de acesso ao posto do motorista, mediante dispositivos adequados. Todos os dispositivos acima mencionados **terão que atender às condições e normas da ABNT e das organizações competentes representantes das pessoas portadoras dos diversos tipos deficiências**.
Capacidade mínima para 15 passageiros sentados mais espaço para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia. O veículo deverá estar equipado com dispositivos de controle de acesso em transporte.

O veículo deverá ter comprimento mínimo de 6500 mm e comprimento total máximo de 8500 mm.

Será permitido o uso nos veículos:
Sistema de Ar-condicionado

Sistema antiblocante de freio
Sistema de propulsão híbrida

IV.3 - BILHETAGEM ELETRÔNICA

Todos os veículos alocados nas linhas licitadas deverão possuir equipamento eletrônico de validação dos cartões de bilhetagem compatível com os sistemas da RIOCARD, da SUPERVIA, do METRÔ-RIO e da BARCAS S.A., de modo a viabilizar a integração tarifária.

A operadora deverá ainda:

- garantir que o elevado grau de desenvolvimento tecnológico presente nas diversas soluções tecnológicas de Bilhetagem Eletrônica disponíveis no mercado, seja aplicado e disponibilizado nas soluções propostas para os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem implantados na Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a utilização de diferentes arquiteturas e aplicativos de empresas fornecedoras de tecnologia de Bilhetagem Eletrônica, operados por gestores de sistemas de transportes distintos, desde que garantida a interoperabilidade entre os sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana do RJ;

- possibilitar a administração das utilizações dos créditos eletrônicos de maneira independente por cada operador do sistema de bilhetagem eletrônica pertencente ao sistema de transporte da Região Metropolitana do RJ, ou por delegação a terceiros;
- garantir que a geração de créditos seja realizada de forma a não impedir tecnologicamente a interoperabilidade entre os Sistemas de Transporte da Região Metropolitana do RJ;

- garantir que os equipamentos validadores de créditos, presentes nos ônibus, possam validar créditos de cartões inteligentes ("smartcards") oriundos de qualquer Sistema de Bilhetagem Eletrônica, implantados na Região Metropolitana do RJ, num tempo máximo de 2(dois) segundos;

- fornecer acesso em tempo real ao sistema de controle da movimentação de passageiros transportados, pagantes e não pagantes, indicando ainda os provenientes de integração inter e intramodal, especificando ainda as linhas e modos de transporte que participaram da integração nas viagens realizadas por passageiro;

- fornecer em tempo real as informações operacionais da movimentação da frota veicular, advindas de sistemas de posicionamento (GPS), como número de viagens realizadas por dia por veículo, tempo médio de viagem nos períodos de pico e de entre-picos e a quilometragem total percorrida por dia por veículo.

IV.4 – REGRAS DE TRANSIÇÃO REFERENTES À FROTA

A Permissionária poderá operar com frota híbrida durante um período de transição de até 360 dias, a contar da data da assinatura do Contrato de Adesão.

Uma vez extinto o período de transição somente será admitida a circulação de 24 (Vinte e quatro) veículos.

A Permissionária deverá observar as regras de transição para adequação da frota e demais mecanismos de controle operacional descritos no presente Projeto Básico, os quais deverão estar em funcionamento quando da implantação do Bilhete Único na cidade do Rio de Janeiro.

No período em que a frota não estiver adequada aos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, os veículos do tipo KOMBI e VAN poderão ser utilizados na operação, devendo ser substituídos gradativamente, conforme cronograma abaixo. Durante o período de operação com esses veículos (KOMBI e VAN), a Permissionária deverá observar a legislação aplicada ao TEC, em especial ao que se refere às gratuidades, sem detrimento da operação contínua e com tarifa estabelecida pelo Poder Público.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta dias), contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão, a frota deverá estar integralmente adequada aos padrões veiculares estabelecidos neste Projeto Básico, de acordo com o seguinte cronograma:

- Em até 180 (cento e oitenta) dias - 40% da frota total do lote
- Em até 240 (duzentos e quarenta) dias – 60% da frota total do lote
- Em até 300 (trezentos) dias – 80% da frota total do lote
- Em até 360 (trezentos e sessenta) dias – 100% da frota total do lote.

Na medida em que a frota for substituída por veículos do tipo microônibus, esta deverá estar equipada com os dispositivos de controle estabelecidos pelo Poder Público, tais como equipamentos mecânicos ou eletrônicos de controle de passageiros, medição, aferição e arrecadação nos veículos vinculados à prestação dos serviços, bem como em suas garagens, oficinas, escritórios e demais instalações, resguardando a respectiva inviolabilidade.

A Permissionária deverá dispor de 1 (um) veículo reserva.

Não será admitida a operação de linhas de TEC cadastradas na SMTR operando na área objeto da licitação.

Os atuais autorizatários do Sistema TEC que participarem da Cooperativa vencedora do Certame Licitatório terão seus veículos baixados do cadastro do TEC, quando da substituição desses por Microônibus e deverão licenciá-los no DETRAN como veículos de passeio (placa cinza), cessando, portanto, o licenciamento para operação como veículo de aluguel (placa vermelha).

V – DO PRAZO DA PERMISSÃO

O prazo da permissão será de 05 (cinco) anos, contados a partir da data da assinatura do Contrato de Adesão. Após avaliação da Secretaria Municipal de Transportes, o prazo da permissão poderá ser prorrogado por igual período.

VI – REMUNERAÇÃO DA PERMISSIONÁRIA

A permissionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.

A tarifa fixada para o serviço objeto da presente licitação corresponde à tarifa única dos ônibus intramunicipais vigente no Município do Rio de Janeiro, instituída, atualmente, pelo Decreto 30.203/08 e sujeita a alterações posteriores.

A tarifa acima referida corresponde, nesta data, a R$ 2,20 (dois reais e vinte centavos).

O reajuste da tarifa ocorrerá nas mesmas datas e com observância dos mesmos índices e critérios aplicáveis aos ônibus intramunicipais.

VII – VALOR DA PERMISSÃO

O valor estimado da permissão equivale, nesta data, a R$ 19.359.887,29 (dezenove milhões, trezentos e cinqüenta e nove mil, oitocentos e oitenta e sete reais e vinte e nove centavos, correspondendo ao somatório da remuneração anual estimada do contrato de permissão durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 12% a.a. (doze por cento ao ano).

VIII – FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

A Fiscalização dos serviços caberá à Secretaria Municipal de Transportes, a quem compete regular os serviços e acompanhar sua fiel execução.

IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

As estimativas constantes do presente Projeto Básico se basearam em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público para fins de referência, não servindo, em conseqüência, para assegurar qualquer direito às licitantes ou à permissionária ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.