



PREFEITURA DE GOIÂNIA
AGÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, TRANSPORTES E MOBILIDADE
DEPARTAMENTO DE PROJETOS DE TRÂNSITO

Goiânia, 06 de outubro de 2011.

Memorando nº 176/DPT

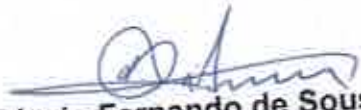
Do: Departamento de Projetos de Trânsito/AMT
Para: Presidência da AMT

Assunto: Solicita Autorização.

Senhor Presidente,

Considerando a necessidade de material para a realização dos serviços sinalização Viária e Fiscalização Eletrônica no Corredor de Transporte Preferencial Piloto Eixo Universitário, solicito de Vossa Excelência autorizar a aquisição dos materiais relacionados em anexo e que fazem parte da Ata de Registro de Preço precedido do Pregão nº 068/2010 da Prefeitura Municipal de Mossoró/RN.

Respeitosamente,


Eng.º Sérgio Fernando de Sousa Bitencourt
Diretor do Departamento de Projetos de Trânsito - AMT

CONTROLLERIA GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Controle Interno
Proc. 3914/01



CONTABILIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Control Interno
Doc: 09/14/01

Planilha com valores unitários e totais



ADESÃO À ATA DE REGISTRO DE PREÇO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE MOSSORÓ/RN - FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA					
Item	Unidade de Medida	Quantidade	Descrição	Valor Unitário Por Faixa (R\$)	Valor Total (R\$)
1	Faixa Monitorada Mês	70	Equipamento Fixo Medidor de Velocidade (Dotados de um Sistema de Reconhecimento de Caracteres Alfanuméricos - OCR)	2.100,00	147.000,00
2	Faixa Monitorada Mês	30	Equipamento Fixo Medidor de Velocidade com Dispositivo Indicador Externo(Dotados de um Sistema de Reconhecimento de Caracteres Alfanuméricos - OCR)	2.200,00	66.000,00
3	Faixa Monitorada Mês	50	Equipamentos Fixos Medidores de Velocidade e Registradores de Avanço de Sinal Vermelho, Parada Sobre a Faixa de Pedestres, e/ou Conversão à Esquerda, e/ou à Direita Proibida, e/ou Retorno Proibido(Dotados de Sistema de Reconhecimento de Caracteres Alfanuméricos - OCR)	2.200,00	110.000,00
Valor Total Mensal Solicitado					R\$ 323.000,00
VALOR TOTAL ANUAL					R\$ 3.876.000,00

Leitura Automática de Placas

Os equipamentos serão equipados com software de reconhecimento automático de caracteres alfanuméricos das placas dos veículos (OCR). O dispositivo faz a leitura dos caracteres das placas independente da cor do fundo da placa, da velocidade e do tipo do veículo.

O equipamento realiza a leitura dos caracteres das placas dos veículos com tempo inferior a 1 (um) segundo, com um índice de acerto superior a 90% de todas as placas lidas na via monitorada.



[Handwritten Signature]

Engº Sérgio Fernando de Sousa Bitencourt

Diretor do Departamento de Projetos de Trânsito - AMT





PREFEITURA MUNICIPAL DE GOIÂNIA
 Agência Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade
 Gabinete do Presidente

Prefeitura
Goiânia
 O trabalho que você vê

PROCESSO: 46054814
 NOME: AMT
 ASSUNTO: COMISSÃO DE LICITAÇÃO



DESPACHO Nº. 2681/2011 – Encaminhem-se os autos à
 SECOL, para devidas providências.

**GABINETE DO PRESIDENTE DA AGÊNCIA
 MUNICIPAL DE TRÂNSITO, TRANSPORTES E MOBILIDADE –
 AMT, aos 06 dias do mês de outubro de 2011.**

CONTROLE GERAL DO MUNICÍPIO
 Sistema de Controle Interno
 Dec. 30/14/01

MIGUEL TIAGO DA SILVA
 Presidente - AMT

AGÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, TRANSPORTES E MOBILIDADE
 Avenida Laudelino Gomes, Quadra 210, Lote 24/25 - Setor Pedro Ludovico - CEP 74.830-090
 PABX: 62.3524.1200 - E-mail: amt@amt.goiania.go.gov.br - Disque Trânsito: 0800-6460118



CONTROLADORIA GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Controle Interno
Dec. 3974/01

Justificativa





PREFEITURA MUNICIPAL DE GOIÂNIA
Agência Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade - AMT
Gabinete da Presidência

Prefeitura
Goiânia
O trabalho que você vê

Processo nº: 46054814, de 06/10/2011

Assunto: Corredor Preferencial – Eixo Universitário – Adesão a Ata de Registro de Preços – Prefeitura Municipal de Mossoró/RN

Interessado: AMT/TRANA

JUSTIFICATIVA

Conforme Ofício 624/2011-PRES – CMTC, a Prefeitura de Goiânia, através da CMTC – Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, está trabalhando para oferecer melhores condições de mobilidade e dos serviços de transporte coletivo aos usuários em nossa capital.

Anexo ao ofício, apresenta justificativa técnica, onde, de forma ímpar, aborda as questões ligadas ao transporte coletivo e a necessidade de promover condições satisfatórias de mobilidade e acessibilidade, garantindo a fluidez e a segurança do tráfego, tendo em vista a deficiência das condições de circulação viária em decorrência da expansão e do adensamento urbano.

Nesse sentido, apresenta os “Corredores Preferenciais”, a serem implantados, de forma gradual, que receberão tratamento viário e urbanístico com priorização da circulação de ônibus, envolvendo 79 linhas, 686 veículos, o que representa 52% da frota total do sistema.

Nesse contexto, cabe institucionalmente à AMT, na qualidade de órgão gestor do trânsito em nossa capital, executar os serviços necessários à implantação do corredor preferencial, no que se refere à sinalização viária (horizontal, vertical e semaforica) e à fiscalização do trânsito, esta através de equipamentos eletrônicos capazes de identificar os veículos, de acordo com as suas especificações, contribuindo para que apenas os veículos do transporte coletivo utilizem efetivamente a faixa a eles destinada.

CONTRADONATÁRIO GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Controle Interno
Doc. 381401





PREFEITURA MUNICIPAL DE GOIÂNIA
Agência Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade - AMT
Cabinete da Presidência

Prefeitura
Goiânia
O trabalho que você vê

O equipamento em questão deve, necessariamente, dentre as suas funcionalidades, identificar se o veículo que trafega pelo corredor preferencial pertence à categoria de transporte coletivo público municipal e, não sendo, emitir a competente autuação, de forma eletrônica.

O Reconhecimento Ótico de Caracteres, mais conhecido como OCR (Optical Character Recognition), é de fundamental importância para o sucesso do programa, visto que inibe o tráfego de veículos não autorizados pelos corredores preferenciais.


Através do Pregão Presencial nº 068/2010, da Prefeitura Municipal de Mossoró, RN, foi lavrada a Ata de Registro de Preços, cujos itens 1, 2 e 4, contemplam os materiais necessários à implantação da sinalização, tendo sagrado vencedora a empresa TRANA CONSTRUÇÕES LTDA.

Referida empresa já mantém contrato com a AMT, cujo objeto é o monitoramento de trânsito através de equipamentos eletrônicos, porém, **sem OCR**.

A razão dos preços dos equipamentos objeto da Ata de Registro de Preços da Prefeitura de Mossoró – RN, serem mais altos do que os do Contrato nº 004/2010, é a inclusão nos equipamentos, da tecnologia de reconhecimento de caracteres – OCR.

Desta forma, entendemos como plenamente justificada a aquisição dos equipamentos acima mencionados, assim como, dos respectivos preços.

GABINETE DO PRESIDENTE DA AGÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, TRANSPORTES E MOBILIDADE, aos 03 dias do mês de novembro do ano de 2011.


MIGUEL TIAGO DA SILVA
Presidente - AMT



CONTROLADORIA GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Controle Interno
Dec. 39/14/01

Ofício 624/2011-PRES - CMTC

Goiânia, 04 setembro de 2011

P/Sérgio (Bng)

Ref.: Encaminha Programa Metropolitano de Transportes Coletivos -
EIXO UNIVERSITÁRIO - Corredor Preferencial

Miguel Tiago da Silva
Presidente - AMT

Senhor Presidente,

A par de nossos cumprimentos, encaminhamos à V. S^a o documento já acima referido.

Sem mais para o momento, nossas despedidas.

Respeitosamente,

Jose Carlos Xavier
JOSE CARLOS XAVIER
Presidente

CONTROLLERIA GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Controle Interno
Doc. 301401

Ilmo. Sr.
MIGUEL TIAGO DA SILVA
Presidente da AMT

RECEBI
Gabinete do Presidente
Dia 05/10/11
As 11:30 min.
Adelton

000011

PROGRAMA METROPOLITANO DE TRANSPORTES COLETIVOS
EIXO UNIVERSITÁRIO
Corredor Preferencial Piloto

JUSTIFICATIVA TÉCNICA

As condições de mobilidade e dos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades constituem importante fator de inclusão social e de democratização do acesso à cidade.

Promover condições de acessibilidade dos cidadãos aos bens e serviços essenciais, ao trabalho, à moradia e ao lazer, é uma das diretrizes básicas da Prefeitura Municipal no que diz respeito ao setor de transportes e que, para sua efetiva concretização, requer atenção para enfrentamento de duas questões principais: os problemas relacionados à circulação e tráfego e ao transporte coletivo.

No que se refere ao sistema de circulação e tráfego em Goiânia, em geral, os problemas encontrados estão diretamente relacionados à estrutura do sistema viário.

O sistema viário implantado em estrutura radiocêntrica, a partir do plano original da cidade cresceu inicialmente em direção a Campinas-GO, por intermédio da formação do eixo Leste-Oeste (Av. Anhanguera), principal eixo de expansão da cidade.

O segundo vetor de crescimento (Av. Goiás e Rua 84) surgiu posteriormente na direção Sul do município. O desenvolvimento desses corredores e a repetição do modelo radiocêntrico na expansão da rede viária do município vêm ocasionando uma sobrecarga na malha viária central que já apresenta fortes sinais de saturação.

Por outro lado, os acessos rodoviários ao município têm se configurado como indutores de ocupação, estruturando-se em grandes avenidas que se integram à malha urbana de forma pontual, obrigando um fluxo de passagem pela rede viária urbana que dificulta a drenagem do tráfego geral.

Apesar do sistema viário apresentar vias de boa capacidade, muitas vezes não há conexão entre o acesso viário local com a rede viária principal, além disto, vários eixos de escoamento de tráfego não apresentam continuidade criando locais de sobrecarga e estrangulamento do tráfego.

CONTABILIDADE GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Contabilidade
Doc. 391405



Outro aspecto refere-se ao fato de que, geralmente, ao longo de importantes eixos viários, surge uma ocupação lindeira voltada para o comércio e serviços, dependentes do automóvel, que impõe atritos laterais às vias, em função:

Da dicotomia gerada pela necessidade de espaços destinados aos estacionamentos de veículos particulares, e do compartilhamento do tráfego gerado pelas atividades com o tráfego geral de passagem.

A rede viária urbana de Goiânia apresenta uma configuração planejada apenas no núcleo central tradicional. O restante da malha apresenta deficiências nas ligações diametrais, correspondentes às ligações Norte-Sul, situadas no quadrante sudoeste e às ligações Leste-Oeste, situadas no quadrante centro-sul do aglomerado urbano.

Essa deficiência obriga grande parte dos deslocamentos, por veículos particulares, a cruzarem a área central sobrecarregando o sistema viário central. O tráfego de passagem, proveniente das rodovias, também utiliza essa rede viária urbana.

O Programa do Transporte Coletivo do Município de Goiânia constitui-se em uma ação da Prefeitura Municipal com vistas a enfrentar os problemas de fluidez, segurança e deficiência das condições de circulação e tráfego, decorrentes da expansão e do adensamento urbano de Goiânia, visando garantir o ganho no tempo de viagem dos passageiros; o aumento da mobilidade e da acessibilidade da população; as melhorias do desempenho operacional do transporte coletivo; a manutenção de uma política de melhoria contínua do transporte coletivo, enfim, oferecendo um serviço de qualidade e favorecendo a mudança de paradigmas quanto ao uso do transporte coletivo e a sustentabilidade das cidades. Neste sentido, o programa apresenta dois projetos que vem sendo desenvolvidos pela Prefeitura de Goiânia e que deverão ser implantados gradativamente dentro dos próximos três anos: O Corredor Goiás (BRT NORTE SUL) e os Corredores Preferenciais do Transporte Coletivo.

Os Corredores Preferenciais que receberão o tratamento viário e urbanístico com priorização da circulação dos ônibus atendem a uma parcela significativa da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo – RMTc. No total, estão envolvidas 79 linhas, sendo grande parte linhas estruturais do tipo troncais que tem origem nos terminais de integração que conformam a RMTc. A frota operacional envolvida nestas linhas é de **686** veículos, valor que representa **52%** da frota total do sistema.

CONTROLADORIA GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Controle Interno
Dec. 30/14/01



Considerando apenas a frota das linhas estruturais sem o Eixo Anhanguera, que opera em corredor exclusivo, que é de 806 veículos, os corredores viários, que serão objeto de tratamento de prioridade ao ônibus, atenderão a **85%** da frota destas linhas.

Especificamente em relação a este indicador aponta-se que, na média, 43% do percurso das linhas serão beneficiadas com o tratamento viário proposto.

As estimativas realizadas indicam que **380** mil passageiros diários serão diretamente beneficiados pelo tratamento viário proposto. Porém, apropriando-se a demanda das linhas envolvidas nesses corredores, obtém-se o expressivo valor de 625 mil de passageiros por dia útil, já considerando a demanda que passa pela catraca e a demanda integrada nos terminais, que serão indiretamente beneficiados pelo tratamento viário, dado que parte embarca e desembarca em segmentos do trajeto das linhas que não estão inseridas no sistema viário objeto de intervenção.

A rede de corredores complementares propostos possuirá na sua totalidade **102,0 km**, com **546** pontos de embarque e desembarque e **3** pontos de conexão. O tratamento proposto compreende a adoção de soluções de priorização da circulação do transporte coletivo e de requalificação dos PED Pontos de Embarque e Desembarque dos passageiros, compreendendo as seguintes medidas: Eliminação do estacionamento veicular em seguimentos viários que requeiram a criação de faixas preferenciais para a circulação dos ônibus; Construção de dispositivos de proteção da parada dos ônibus na forma de recuos (baias) em segmentos em que é necessária a proteção do acostamento dos ônibus; Redução dos pontos de conflito de tráfego da circulação geral que geram atrasos que se propagam para a circulação dos ônibus, como travessias sem dispositivos de canalização ou sem controle semafórico, conversões à esquerda, rotatórias saturadas, retornos nos canteiros centrais, etc; Modificação do plano de circulação de vias transversais e da malha do entorno reduzindo os pontos de acesso e egresso ao corredor; Implantação de nova sinalização viária, horizontal e vertical, para sinalização da faixa preferencial e para as medidas de modificação do plano de circulação decorrente do projeto; Adequação da sinalização semafórica ao longo do corredor, com modificação dos planos operacionais e investimentos em controladores, grupos focais para pedestres e acessórios; Estabelecimento do conceito de estações de embarque e desembarque de passageiros com uma estrutura identificada mediante padronização de calçamento, sinalização e iluminação e, quando necessário, novos abrigos; Construção de

pontos de embarque e desembarque especiais em locais de maior concentração de passageiros ou em pontos de integração; Tratamento das inserções viárias nas proximidades dos pontos de parada e em locais de maior fluxo de pedestres com rebaixamento de guias e padronização de piso, incluindo a sinalização para portadores de deficiência visual; Tratamento da calçada, com sua padronização, em locais de maior fluxo de pedestres; Rebaixamento de guias para atendimento aos pedestres com a implantação de pavimento podotátil; Recape de pavimento em CBUQ em trechos dos corredores que apresentem más condições de conservação e micro pavimentação com capa de CBUQ no restante do corredor; Acertos localizados em pontos de drenagem que apresentem problemas atualmente; Construção de pavimento em concreto na faixa de acostamento dos ônibus nas estações de maior fluxo de ônibus e Implantação de sistema de fiscalização eletrônico, por leitura de placas, mediante banco de dados, interligação com sistema de CFTV e Central de Controle Operacional.

A implantação dos corredores com tratamento adequado e prioritário ao transporte coletivo é uma das ações que foi objeto de simulação no desenvolvimento do Plano Diretor de Transporte Coletivo. Na ocasião, em 2007, quando de sua realização projetava-se que para o ano de 2010 haveria uma redução de 14,2% do tempo gasto pelos passageiros dentro dos veículos, e de 13,7% no total, considerando os tempos espera e transferência. Tal valor representa uma economia global anual de 379 mil horas em 2010 e de 847 mil horas em 2020, quando comparado com a situação prognosticada, caso nada seja realizado. Além destes benefícios tangíveis, há de se agregar outros, intangíveis relacionados à melhoria da qualidade geral, o conforto, segurança e imagem global dos serviço de transporte coletivo.

Com vistas à implemetação da Lei 171/2007 - Plano Diretor de Goiânia, no que se refere ao seu Capítulo III – DA ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE E TRANSPORTE, especificamente nos artigos 26 ao 33, a Prefeitura de Goiânia, através do Senhor Prefeito Paulo Garcia, vislumbrando os benefícios convertidos à população em decorrência da implantação dos projetos para a melhoria do transporte público coletivo, vem apresentar a implantação do **CORREDOR PREFERENCIAL PILOTO** com tratamento para o transporte coletivo.

A iniciativa se fundamenta nos estudos desenvolvidos no Plano Diretor de Transporte Coletivo da Grande Goiânia (2007), aprovado através da Deliberação 057, de 04 de maio de 2007, CDTC – Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos – Região Metropolitana de Goiânia – Estado de Goiás,

CONTROLADORIA GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Controle Interno
Dec. 3914/01

PLA. 000015

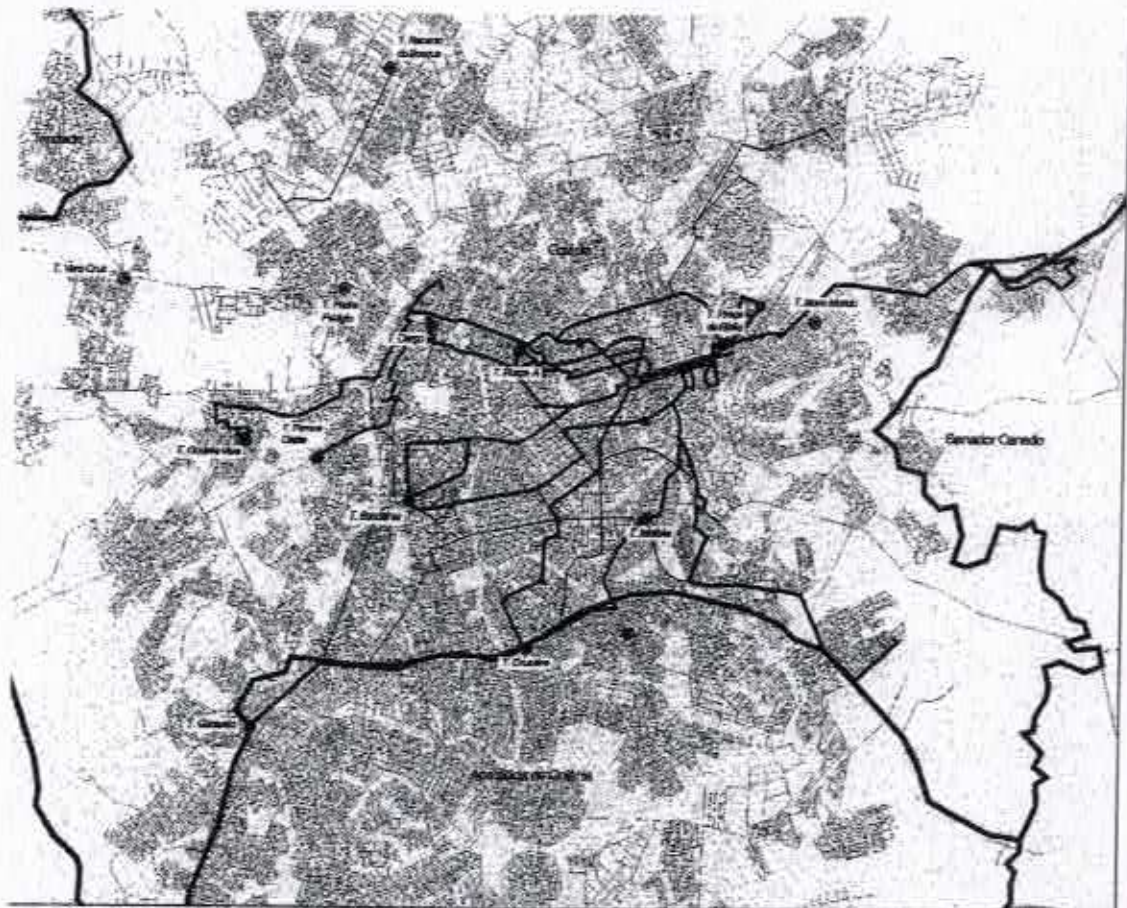
bem como em recentes estudos desenvolvidos para apresentação de proposta de implantação de corredores exclusivos e preferenciais apresentados ao Minsitério das Cidades, no Programa de Aceleração do Crescimoto – PAC 2 – Mobilidade Grandes Cidades.

Nestes estudos foram evidenciados os 102km de Vias Arteriais diagnosticadas a receberem o tratamento de corredor preferencial, conforme descritivo às páginas 3 e 4.

Dos 102km estudados o corredor destacado como piloto, o **Eixo Universitário**, apresenta diversas situações favoráveis às ações propostas, bem como detem a representatividade ao atendimento de uma boa parcela da população de várias regiões da cidade e entorno.

O Eixo Universitário, com extensão de **2,8km** se estende desde a Praça Cívica até o Terminal de Integração Praça da Bíblia. No eixo circulam diretamente doze linhas de ônibus, com uma frequência de **59** ônibus/h (no trecho mais carregado) e transporta cerca de **45.000** passageiros/dia.

Traçado das linhas que circulam pelo corredor



CONTROLODEIRA GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Controle - Hama
Det: 3914/01

Comitê Municipal de Trânsito, Transportes
Ets. _____
000016

Relação das linhas que circulam pelo Eixo Universitário

Linha		Freq. (ôn/h)
19*	T. Cruzeiro / T. da Bíblia	5
20	T. Garavelo / T. da Bíblia - Via T. Isidória	20
21	Pq. Atheneu / T. da Bíblia via Flamboyant	3
27	T. Bandeiras / T. da Bíblia - Via T7	9
28	T. Bandeiras / T. da Bíblia - Via T9	7
162	São José / Centro / St. Universitário	3
164	T. Goiânia Viva / Centro / St. Universitário	9
167	T. Pq. Oeste / Centro / St. Universitário	3
256	B. Feliz / T. da Bíblia / St. Universitário	1
400	Circular - Via Independência	9
401	Circular - Via Praça Walter Santos	9
606	Jardim das Oliveiras / Centro	4

Considerando que:

Compete à Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos, nos termos dos §§ 4º e 5º do art. 6º da Lei Complementar nº. 27/1999, com a redação dada pela Lei Complementar nº. 34/2001, a gestão deliberativa da RMTC (Rede Metropolitana de Transportes Coletivos), cumprindo-lhe estabelecer a política pública de transportes, as orientações e diretrizes gerais para o Sistema;

Compete à CMTC, por outro lado, na forma do § 1º do art. 9º da Lei Complementar nº. 27/1999, a gestão executiva da RMTC, "revestindo-se de poder de polícia e tendo como missão promover e coordenar a execução dos projetos e atividades, bem como cumprir e fazer cumprir, na condição de braço executivo, as decisões e deliberações emanadas do órgão colegiado ao qual se vincula";

Cabe à CMTC, ainda, conforme dispõe o § 4º do art. 9º da Lei Complementar nº. 27/ 1999, "sem prejuízo de outras competências inerentes que lhe sejam delegadas, executar a organização, o planejamento, o gerenciamento, o controle e a fiscalização operacional de todas e quaisquer modalidades ou categorias de serviços públicos de transportes coletivos de passageiros, prestados ou que possam ser prestados no contexto sistêmico único da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos";

E medianta tais premissas demonstradas acima;

A Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos vem através deste documento solicitar à AMT – Agência Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade as providências necessárias para aquisição dos equipamentos de fiscalização eletrônica, Central de Controle Operacional, equipamentos para adequação da sinalização semafórica ao longo do corredor, controladores, grupos focais para pedestres e acessórios a serem implantados no Corredor Preferencial Eixo Universitário, conforme descritivo técnico que melhor de adequa aos sistema existente de controle de tráfego na cidade de Goiânia, considerando também a descrição abaixo.

CONTROLE ELETRÔNICO NAS FAIXAS PREFERENCIAIS DE ÔNIBUS

Para impedir que as faixas preferenciais destinadas ao transporte coletivo tenham compartilhamento integral com os veículos do tráfego geral deverá ser implantado um sistema para controlar os veículos que circulam nestas faixas.

O controle deverá contar com a utilização de equipamentos eletrônicos que, em favor do melhor funcionamento do sistema poderá ser complementado, inicialmente, com fiscalização por agentes de trânsito. Tal controle se baseia nas mesmas premissas da fiscalização por avanço de sinal vermelho, velocidade além da regulamentada e a parada sobre faixas de pedestres.

Além dos ônibus, somente taxis e veículos de emergência como ambulâncias e carros de polícia têm permissão para utilizar o corredor nas faixas de rolamento destinadas ao transporte coletivo, não sendo permitida aos taxis a parada para o embarque e desembarque de passageiros.

Os demais veículos do tráfego geral receberão restrições de circulação, sobretudo, nos horários de pico que compreendem a faixa das seis horas até nove horas da manhã, e a faixa das dezesseis horas até dezenove horas.

Nestes intervalos e considerando o SISTEMA ADOTADO os veículos que trafegarem nos trechos de faixa preferencial, exceto os citados acima, deverão ser autuados.

SISTEMA ADOTADO - Para os trechos selecionados e tratados como faixa exclusiva à direita o sistema a ser adotado contará com o controle sobre o tipo de deslocamento dentro do corredor de tráfego.

Neste caso, a cada quadra haverá um equipamento de controle eletrônico que identificará os veículos que utilizarem a faixa exclusiva do

CONTROLE ELETRÔNICO NAS FAIXAS PREFERENCIAIS DE ÔNIBUS
Sistema de Controle Eletrônico
Dec. 28/14001



transporte coletivo por dois trechos contínuos e no terceiro trecho, se detectada a permanência do veículo, o mesmo será autuado.

Isso significa que se permitirá os deslocamentos em uma quadra no corredor o que caracteriza movimentação local e, sendo assim, proibi-se os deslocamentos de passagem nos horários pré-determinados, aliviando a intensidade de fluxo no corredor como um todo, beneficiando significativamente o transporte coletivo.

A identificação do veículo que trafegar irregularmente sobre a faixa exclusiva à direita será feita através de um controle seletivo, cujo equipamento efetuará a Leitura Automática de Placas (LAP) e a identificará através de banco cadastral específico.

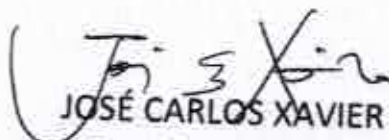
Os equipamentos que deverão oferecer geração de imagem de forma digital de alta definição, deverão também, utilizar da tecnologia para controlar as velocidades praticadas no corredor de tráfego. Tais equipamentos, que são providos de inteligência localizada, estarão coligados em sistema "on line" de coleta de dados e poderão transmitir a imagem de suas câmeras para uma central operacional.

A interface de comunicação entre os equipamentos e a central de controle operacional e administrativa ocorrerá por meio de sistema GPRS, tendo no local de implantação infraestrutura rígida a prova de vandalismo e todo o sistema implantado nas vias deverão receber aterramento de acordo com as normas estabelecidas pela ABNT.

Os equipamentos serão providos de sistema que permitirá seu funcionamento mesmo em situação de falta de energia por período mínimo de três horas e serão aferidos pelo Inmetro, conforme legislação vigente.

O sistema deverá ser monitorado por equipes técnicas da AMT - Agência Municipal de Trânsito e Transportes que mantém convênio com a CMTC - Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, gestora do sistema de transporte público coletivo da Grande Goiânia.

Goiânia, 04 de outubro de 2011.


JOSE CARLOS XAVIER
Presidente CMTC



CONTROLADORIA GERAL DO MUNICÍPIO
Sistema de Controle Interno
Doc. 3914071

Cotações

