

	PROTOCOLO	MINUTA	PROPOSTA	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA
1	202205233	metroleve e fim do ramal belford roxo	A implementação do metroleve é um projeto com futuro, mas acho que é preciso ser implementado se maneira certa para que seja bem sucedido como o VLT e não ineficaz como o BRT. Acho que o trajeto poderia se integrar com o metro em outro ponto (coelho neto) para evitar super conglomerados na Pavuna que já é um bairro caótico. Paralelamente acho inevitável o fim do ramal Belford Roxo, a recuperação estrutural, a retirada dos viciados e a baixa demanda nele não valem o preço. Como bairros importantes ele atravessa Del Castilho que já tem metro, Madureira onde há outros ramais e a região de Honório, Costa Barros, Rocha Miranda e Barros Filho. Esse impasse seria atenuado pelo metroleve indo até coelho neto usando parcialmente o trilho já existente nesse trecho (porém com muros e cercas)	O ramal belford roxo iria não mais ser um gargalo que atrapalhava os demais e o metro leva não só iria suprir sua demanda como expandiria até uma região de nova iguaçu até então sem trem	A escolha do trajeto atendeu á economicidade do investimento, com o uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas para reduzir custos com tarraplenagem, desapropriações e outros. Dessa forma, a melhor opção identificada nos estudos que geraram o projeto conceitual foi a ligação Santa Rita (Nova Iguaçu) - Pavuna (Rio de Janeiro), incluindo obras de adequação e ampliação da estação existente para que se torne uma estação central, capaz e receber, com conforto, o projetado aumento de demanda. A possibilidade de reduzir os custos com a integração com o sistema metroferroviário também foi um dos fatores decisivos na escolha do trajeto. destaca-se que a construção do metroleve é uma das fases do programa de desenvolvimento, que inclui a readequação e revitalização econômica do entorno e proximidade das estações, com obras de qualificação urbana.
2	20220523107	Geral	Sou de opinião que linha férrea a ser construída não deva ser nos mesmos moldes aos dos trens de passageiros, que atualmente são cercadas por muros de concreto e que acabam separando bairro por bairro em todo seu trajeto, e tendo como exemplo a que passa no Centro de São João de Meriti, a qual divide o este bairro em dois lados, e que acaba prejudicando o comércio em um deles. Sendo que para tentar resolver tal situação, a Associação Comercial de São João de Meriti fez um pedido ao governo do estado, a fim de fazer com que esta linha seja elevada, enquanto que na minha condição de cidadão, fiz um pedido junto a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, objetivando a demolição do viaduto da Pavuna, para que possamos ter êxito nesta reivindicação, lembrando que ao fazer uma consultar junto a um projetista da Secretaria de Estado de Transportes, fui informado que na Companhia Central existe um projeto para tal. Outra sugestão é para que essa linha férrea do Metroleve, seja parecida com as do VLT, que circula no Centro do Rio	Visando a melhoria do aspecto fixo do local	Em relação ao projeto do metroleve, a proposta de desenvolvimento urbano prevê a readequação e requalificação do entorno das estações, além de reduzir o impacto com a necessidade de muros, que criam barreiras nas cidades. O objetivo é criar formas de integrar as cidades. Além disso, onde for necessário a implantação de muros, opta-se pela construção de cercas vivas ou hortas verticais, com a população podendo utilizar a estrutura para produzir desde legumes e hortaliças a plantas medicinais. O programa de desenvolvimento urbano visa integrar e desenvolver as regiões, sendo que o metroleve fará a conexão entre esses novos polos.

3	20220525949	Geral	<p>Não entendi ao certo, pensei que qualquer cidadão interessado podia acessar essa página e dar contribuições para o projeto. Minha solicitação é para que, o governo do Estado, caso o traçado do MetroLeve seja realmente pela antiga Estrada Rio do Pau, na Pavuna, e depois pela Via Light, que seja FINALMENTE resolvido o imenso problema do bolsão d'água na chegada da Via Light em direção ao bairro de Anchieta. Qualquer quantidade de chuva já alaga esse trecho, por até 2 dias após a chuva, e torna a via intransitável, nos dois sentidos da Estrada Rio do Pau e para quem usa a Via Light em direção a Anchieta! Não existe boca de lobo e nem coletores de águas pluviais. Fazem pequenos retoques e maquiagens na Via Light mas ninguém ataca esse, que é o maior problema da Via.</p>	-	<p>A escolha do trajeto atendeu à economicidade do investimento, com o uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas para reduzir custos com terraplenagem, desapropriações e outros. Dessa forma, a melhor opção identificada nos estudos que geraram o projeto conceitual foi a ligação Santa Rita (Nova Iguaçu) - Pavuna (Rio de Janeiro), incluindo obras de adequação e ampliação da estação existente para que se torne uma estação central, capaz e receber, com conforto, o projetado aumento de demanda. A possibilidade de reduzir os custos com a integração com o sistema metroferroviário também foi um dos fatores decisivos na escolha do trajeto. Destaca-se que a construção do metroleve é uma das fases do programa de desenvolvimento, que inclui a readequação e revitalização econômica do entorno e proximidade das estações, com obras de qualificação urbana. Essa ação inclui intervenções de drenagem, saneamento, pavimentação e construção de calçadas, dentre outros.</p>
4	20220525715	Edital e Termo de Referência	<p>Não encontrei informações sobre a quantidade estimada de trens e nem das características técnicas dos mesmos. Pergunta: Em qual momento serão prestadas estas informações e em qual momento os trens serão licitados?</p>	-	<p>A contratação é para a elaboração do projeto executivo (no qual essas informações técnicas serão desenvolvidas). Há, neste momento, um projeto conceitual, que prevê uma capacidade de 196 mil viagens/dia, com um trajeto de 20 estações. Neste cenário, com um intervalo de 7m30s entre composições, com velocidade média (incluindo desaceleração e tempo nas estações) de 30 km/h, haveria a necessidade de se manter, pelo menos, oito trens circulando simultaneamente, com 5 carros, com capacidade de 420 passageiros. Mas esses são os números referenciais, que serão ajustados no projeto executivo. A fase de elaboração do projeto executivo tem duração de 12 meses após a assinatura do contrato, que deve ocorrer em dezembro, mantida a expectativa do cronograma elaborado pelo governo.</p>
5	20220530336	Geral	<p>Contribuição: Sugiro que a estação Nova América fique mais próxima à AV. Antônio Cunha, importante via da região. Também sugiro que avalie a possibilidade de chegar ao Centro de Nova Iguaçu e de se integrar ao projeto do Aeromóvel, desenvolvido no governo Sheila Gama.</p>	-	<p>A escolha do trajeto atendeu à economicidade do investimento, com o uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas para reduzir custos com terraplenagem, desapropriações e outros. Dessa forma, a melhor opção identificada nos estudos que geraram o projeto conceitual foi a ligação Santa Rita (Nova Iguaçu) - Pavuna (Rio de Janeiro), incluindo obras de adequação e ampliação da estação existente para que se torne uma estação central, capaz e receber, com conforto, o projetado aumento de demanda.</p>

6	20220528146	Edital e Termo de Referência	Qual a largura (m) da faixa de domínio dos trechos do projeto? Trata-se de áreas livres e desocupadas (inclusive desapropriadas)? Considerando o item 2.2. do Termo de Referência que estima o valor da obra em R\$1.737.559.120,00 pergunta-se: A estimativa realizada já contempla o BDI (Benefícios e Despesas Indiretas)? Qual o percentual de BDI considerado na estimativa? Qual a data base do valor da estimativa? A estimativa orçamentária contempla os custos relacionados aos serviços de (a) Sondagens geológicas; (b) Fundações das estruturas elevadas da via; (c) Corte/aterros e movimentação de terra; (d) Remanejamentos das redes de utilidades públicas. Em caso positivo, quais foram os critérios adotados para tais estimativas?	Solicito esclarecimentos quanto a contribuição apresentada	O valor da obra foi estimado em R\$1.737.559.120,00, considerando dados de 2019 para o modelo proposto, com o uso da faixa de domínio da linha ferroviária de cargas. O valor já contempla o BDI (Benefícios e Despesas Indiretas), estimado em 22%. Porém, os valores serão ajustados no momento do lançamento do edital, atualizados pelo IPCA acumulado no período. O valor projetado contempla todos os custos efetivos da elaboração do projeto e implantação do sistema, lembrando que o uso da faixa de domínio reduz a patamares mínimos as necessidades de terraplenagem, aterros e movimentação de terra, desapropriações, remanejamento de redes como água, esgoto, drenagem, dentre outros. Os estudos disponíveis para a fase de consulta pública e que guiarão a licitação estão em nível de básico, aproveitando, inclusive, estudos realizados em dois momentos, pela francesa AFD e pelo Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado (PEDUI).
7	20220526167	Geral	Esse Projeto de VLT deveria ser trem de subúrbio da SuperVia saindo de Costa Barros até Santa Rita em Nova Iguaçu.	Pq a malha do Rio não sofre uma expansão faz anos, precisamos mudar isso.	A escolha da tecnologia e do trajeto atenderam á economicidade do investimento, com o uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas para reduzir custos com terraplenagem, desapropriações e outros. Dessa forma, a melhor opção identificada nos estudos que geraram o projeto conceitual foi a ligação Santa Rita (Nova Iguaçu) - Pavuna (Rio de Janeiro), incluindo obras de adequação e ampliação da estação existente para que se torne uma estação central, capaz e receber, com conforto, o projetado aumento de demanda.
8	20220601351	Minuta do Edital	sugerimos a contratante que os insumos como equipamentos (material rodante e sistemas), sejam tratados por indice específico, haja vista, que os indices como INCC, FGV E CBIC não estão acompanhando os relevantes aumentos dos insumos do mercado	Indice de Reajustes	A proposta encontra eco na análise da estrutura macroeconômica e no comportamento do mercado referencial. Será considerada na atualização do projeto.
9	20220601954	Minuta do Edital	qual será o prazo para a elaboracao de proposta prevista pela contratante?	Necessidade de informação.	A previsão é de de um prazo de 120 a 140 dias para a elaboração da proposta, com licitação ocorrendo na segunda quinzena de dezembro
10	20220601980	Minuta do Edital	clausula 5 - condicoes de participacao: de acordo com a clausula 5 do edital, que fala sobre as condicoes de participacao, o mesmo preve a participacao das empresas participarem em consorcio e que a lider do consorcio deva ser a empresa brasileira. essa clausula deveria estar mais clara sobre a da participacao de empresas estrangeiras ou será alocado uma clausula especifica sobre empresas estrangeiras	-	vamos adequar a informação para ratificar, de forma clara, que, havendo consórcio, a liderança, invariavelmente, deve ser de empresa brasileira.
11	20220601155	Geral	Em tempo, ainda há condições de participar através da Sociedade Civil Organizada nos Conselhos.	Para Contribuições.	O questionamento não tem relação com o projeto em si, mas foi apresentado na audiência pública em referência ao Conselho Consultivo da região Metropolitana, devendo ser encaminhada ao Instituto Rio Metrópole para o devido tratamento.
12	20220604951	Geral	TODOS RECURSOS DOS ROYATIES-PE, PRÉ SAL, FUNDO SOBERANO MAIS PL FERROVIÁRIA, BR DO MAR, UNIVERSALIZAÇÃO DO SANEAMENTO BÁSICO SANITÁRIO . PPPV: PARCERIA PÚBLICO PRIVADA E VOLUNTÁRIOS. CUMPRASE. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ÉDEN SÃO JOÃO DE MERITI MRS.	EVOLUÇÕES NOS TRANSPORTES PÚBLICO	Não foi possível compreender claramente qual é a contribuição efetiva. Em relação à estação de São João de Meriti citada, está prevista no projeto.

13	20220604468	Geral	TODOS RECURSOS DOS ROYATIES-PE, PRÉ SAL, FUNDO SOBERANO MAIS PL FERROVIÁRIA, BR DO MAR, UNIVERSALIZAÇÃO DO SANEAMENTO BÁSICO SANITÁRIO . PPPV: PARCERIA PÚBLICO PRIVADA E VOLUNTÁRIOS. CUMpra-SE. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ÉDEN SÃO JOÃO DE MERITI MRS. ALL THE BEST Nº 01004010820165010482 HC NÚMERO: 00006505220178190000 HC NÚMERO: 50105942920194020000 I'M JUS-POSTULANDI AUTODIDACT BOUNDLESS ASTRONAUT OFFSHORE POETERO DO MAR MOANA MINERALS LTD-LTDA-PTE. PROV. 16/2012 DO CNJ Nº 55597/2013 NULIDADE NO JUDICIALIZAR. ASSASSINATO DE POLICIAL MILITAR IDOSO APOSENTADO E REFORMADO: ART. 121 CP: 00000272020178190054 NA VARA CÍVEL EM PROCEDIMENTO COMUM PLEITEANDO DIREITOS DO CONSUMIDOR?	EVOLUÇÕES NO TRANSPORTE PÚBLICO EM PLENA 2ª SEGUNDA DÉCADA DO SÉCULO 21. OUTRORA: O FUTURO É HOJE.	Não foi possível compreender claramente qual é a contribuição efetiva. Em relação à estação de São João de Meriti citada, está prevista no projeto.
14	20220606778	Edital e Termo de Referência	Qual será o modal a ser adotado neste projeto (VLT ou VLP) ? Caso ainda não haja uma definição de modal, quais seriam os modais elegíveis ?	Start para início de estudos preparatórios visando uma possível oferta, caso o modal escolhido esteja dentro de nosso escopo de trabalho (VLT).	Já foi definido que o modo não será sobre pneus. Há estudo conceitual com o modo ferroviário sobre trilho, mas outros sistemas e tecnologias ferroviárias, como maglev, caso as propostas apresentem viabilidade econômico-financeira e confiabilidade, serão igualmente analisados.
15	20220613672	Edital e Termo de Referência	1. Pergunta: Qual será o meio oficial para divulgação do edital quando de sua publicação ? 2. Contribuição: Embora que já tenha sido enfatizado na audiência que os acordos com as prefeituras e com a MRS estejam em fase avançada, reafirmamos a necessidade de se ter convênio/contrato assinado entre todos envolvidos. Obs: Em SP há um projeto parado (TIC) pendente de firmar um acordo/contrato com a MRS.	-	A divulgação do edital segue as regras jurídicas: extrato em jornais de grande circulação e Diário Oficial do estado e todos os estudos referenciais, edital e anexos em site específico. O projeto não encontra óbice junto à MRS por ser complementar ao seu programa de renovação urbana na RMRJ, parte integrante do plano de investimentos para a prorrogação de seu contrato de concessão. O sistema proposto não vai interferir na linha de cargas, servindo, quanto mais, como proteção para a mesma, além de garantir investimentos em urbanização de áreas onde hoje a linha de cargas sofre com o conflito urbano.
16	20220613888	Geral	Venho trazer a Opção do Ramal ferroviário diretamente para a Central do Brasil saído de Santa Rita , município de Nova Iguaçu. o mapa abaixo mostra a viabilidade técnica e o favorecimento desta opção de modal aos concessionários dos Ônibus por ele ser transversal como mostrara o mapa em anexo e assim ser alimentador do ramal, beneficiaria a supervia , ao BRT na altura do Mercado de madeira e ao Metrô, VLT na Central do Brasil e abrirá um leque de oportunidades as pessoas, estado e cidades contempladas. Obs: existe um abaixo assinado a favor do ramal de trens , gentilmente peço a análise desta opção.	Pelo fato da região ser altamente populosa e também pelo fator do Trem ser indicado para áreas com densidade populacional acima de 3.800 habitantes por km/2. O exemplo desta alta densidade é a cidade de São João de Meriti.	O Trem suburbano de passageiros manteria o <i>status quo</i> de segregação que é uma das causas da degradação urbana. O objetivo desse projeto é exatamente o contrário, trata-se de um projeto de requalificação urbana onde está incluído um modo de mobilidade como sendo um indutor importante para atingir o objetivo.

17	20220615492	Anexo 1 – Termo de Referência – Anteprojeto, Item 2, Subitem 2.2.2	Solicitamos a divulgação do orçamento referencial que gerou a estimativa orçamentária em R\$ 1.737.559.120,00.	Em regra, os editais de objetos complexos devem contemplar orçamento detalhado e critérios de aceitabilidade de preços.	A Lei Federal 12.462/2011, determina que na modalidade RDC, a divulgação do orçamento referencial apenas aconteça após a conclusão do certame. Como a modalidade será a de RDC integrado (RDCl), justifica ainda mais a não divulgação do orçamento referencial, para não induzir nas soluções a serem propostas pelos licitantes, desde que não ultrapasse o preço teto divulgado. Art. 6º Observado o disposto no § 3º, o orçamento previamente estimado para a contratação será tornado público apenas e imediatamente após o encerramento da licitação, sem prejuízo da divulgação do detalhamento dos quantitativos e das demais informações necessárias para a elaboração das propostas.
18	20220615424	Edital Item 10.1.5 e Termo de Referência	Tanto no edital bem como no Termo de Referência é indicado que o Objeto da licitação é: " Contratação de pessoa jurídica especializada ou em consórcio, para Implantação do Metrô Leve da Baixada, contemplando elaboração de Projeto Básico e Executivo; execução das obras civis; fornecimento e implantação dos Sistemas fixos e móveis e operação em garantia, visando a requalificação urbana e o desenvolvimento socio econômico, através do regime de contratação integrada previsto na Lei nº 12.462/2011, e regulamentada pelo Decreto 8.080/2013, conforme condições expressas neste Edital e em seus Anexos." Destacamos no texto acima "contemplando elaboração de projeto básico e executivo". Solicitamos esclarecer em qual o item da tabela de pontuação da proposta Técnica, item 10.1.5 do Edital, que está incluído a "Elaboração de Projeto Básico e executivo"?	Esclarecimento do escopo contratual	Os projetos Básico e Executivo fazem parte do escopo do RDCl. Como são atividades meio e normalmente subcontratadas, a exigência de pontuação nessa matéria seria apenas uma restrição à competitividade.
19	20220615764	Termo de Referência: Anexo 1.1 – Caderno de Escopo - Item 5, Subitem 5.3.11 - Projeto Geométrico – Planta e Perfil	Solicitamos a divulgação do plano de via, estudo preliminar das estações quanto à localização e posição relativa de cada uma à via, o local de estacionamento dos trens e todos os pontos de cruzamento e desvio da malha ferroviária. As informações podem também ser entregues em forma de tabela, relacionando cada estação quanto a sua posição na via (Metragem ou estaca), Eixo e tipo (Parada lateral dupla, parada lateral simples, estação, etc).	O posicionamento das estações, desvios e local de estacionamento dos trens interferem na logística e solução técnica para a implantação do sistema, tendo impactos no orçamento da obra.	A modalidade RDCl tem como uma das suas premissas a adoção de soluções desenvolvidas pela contratada. Por este motivo, quando do certame licitatório, será apresentado apenas um projeto conceitual, conforme legislação específica, ficando sob a responsabilidade da Contratada o projeto Básico e Executivo.
20	2022061555	Termo de Referência: Anexo 1.1 – Caderno de Escopo - Item 5, Subitem 5.2.1 - Projeto Executivo de Sistemas Fixos	Solicitamos esclarecimento quanto ao planejamento do sistema de catenárias e seu posicionamento, pois no Termo de Referência, o Sistema de Catenária de Tração é citado apenas em relação ao interior do Centro de Manutenção e paradas. Entendemos que está sendo sugerido que entre estações não haja catenária (trecho livre de catenária) e que o veículo tenha autonomia mínima para ir até a próxima estação, onde seu conjunto de Supercapacitores / Baterias será carregado via pantógrafo por um sistema de energia estacionário de carregamento (no solo). Nosso entendimento está correto?	No item 5.2.1 referente ao Projeto Executivo do Sistema de Alimentação Elétrica do Termo de Referência, o Sistema de Catenária de Tração é citado apenas em relação ao interior do Centro de Manutenção e paradas.	A solução poderá ser qualquer tecnologia, que adote sistema de energia para a alimentação elétrica de VLTs, que circulem sobre trilhos paralelos em via permanente de bitola 1.600mm e que adote catenária ou outro tipo de alimentação elétrica externa somente nas paradas e Centro de Manutenção.
21	20220615709	Edital – Item 1, Subitem VII – Condições de Pagamento	Solicitamos a divulgação do cronograma físico x financeiro estimado do empreendimento.	A fim de que se possa prever as receitas previstas em cada uma das etapas do empreendimento.	Será divulgado na documentação do certame informações de cronograma físico x financeiro

22	20220615131	Edital - Item 10 – Proposta Técnica	Revisão, das notas adotadas na proposta técnica, quanto a pontuação máxima da empresa ser de apenas 15 pontos em relação da experiência da equipe da equipe totalizar 25 pontos, pois ter-se um maior peso na experiência da equipe técnica poderá desbalancear as análises da Proposta Técnica, pois a qualificação técnica compreende tanto a experiência empresarial quanto a experiência dos profissionais que irão executar o serviço.	A primeira seria a capacidade técnico-operacional, abrangendo atributos próprios da empresa, desenvolvidos a partir do desempenho da atividade empresarial com a conjugação de diferentes fatores econômicos e de uma pluralidade de pessoas. A segunda é denominada capacidade técnico-profissional, referindo-se à existência de profissionais com acervo técnico compatível com a obra ou serviço de engenharia a ser licitado.	A pontuação da proposta técnica esta adequada a natureza e complexidade dos serviços, na qual faz necessária a comprovação da experiência similar da empresas/consórcio, alem da experiência da equipe técnica, conforme exigido nos Edital/Termos de referencia, que será responsável diretamente pela condução dos serviços, dessa forma não há desbalanciamento na analise da proposta técnica, pois a experiência das empresas e equipes tem pesos diferentes.
23	20220615408	Termo de Referência: Anexo 1.1 – Caderno de escopo – Item 5 – Sistemas Fixos e Material Rodante	Na audiência pública realizada no dia 01/06/2022, na resposta elaborada pela comissão técnica do VLT Fluminense referente a um questionamento de quantidade estimada de trens e características técnicas, foram fornecidas as seguintes informações: Capacidade: 196 mil viagens/dia; Trajeto: 20 estações, considerando velocidade média de 30 Km/h; Parada nas estações: 1 minuto; Intervalo entre Viagens: 10 minutos; Comprimento da Composição: 44 metros; Area útil da composição: 88 m²; Capacidade Total da Composição: 420; Sugerimos atualização do Termo de Referência e Edital com as informações citadas acima.	Os dados referentes ao sistema e memória de cálculo são importantes para a especificação dos equipamentos e materiais necessários para atender a demanda solicitada.	retificando as informações, seguem os seguintes dados: Considerando 8 composições operacionais, 30 km/h, 20 km de extensão, teremos um headway de 10 min e 6 viagens/hora/sentido. Considerando a operação de 5h às 23h (18 horas/dia) teremos 6X2X18 = 219 viagens/dia. O Edital informará corretamente.
24	20220615569	Termo de Referência: - Item 4.3 - Destaques	Qual a distância média prevista entre estações, se possível indicar a distância entre as 20 estações prevista? Será disponibilizado o projeto os levantamentos destes dados topográficos?	No item 4.3 referente ao projeto contemplar 20 estações divididas em 4 tipologias descritas nestes Termos de Referência, mas não informa as distancias entre elas.	A modalidade RDCI tem como uma das suas premissas a adoção de soluções desenvolvidas pela contratada. Por este motivo, quando do certame licitatório, será apresentado apenas um projeto conceitual, conforme legislação específica, ficando sob a responsabilidade da Contratada o projeto Básico e Executivo, com as distancias definitivas entre estações, levando em considerações as principais informações do projeto conceitual.
25	20220620366	Geral	O Veículo Leve apresentado no Projeto dispõe de uma capacidade de 25.000 passageiros/sentido/hora (720 passageiros/veículo), insuficiente para atender a população do entorno. A proposição alternativa seria o Transporte Público de Alta Intensidade (trem Urbano) para atender o trecho entre Costa Barros/São Mateus/Santa Rita(atual Rocha Sobrinho) com o terminal na estação D.Pedroll (Central). O Trem Urbano possui uma capacidade de projeto de ocupação da ordem de 40.000 a 80.000 passageiros/sentido/hora para atender uma população estimada em 600.000 habitantes espalhados em 5(cinco) Municípios e 35(trinta e cinco) bairros com estimativa de transporte de 196.000 usuários/ dia. Para finalizar, a linha 2 do Metrô, já encontra-se saturada e como não foi concluída até o seu final original, que seria Praça XV passando pela Linha 1 novamente na Estação Carioca, depois de Estácio.	Justifico a minha contribuição, confirmando que o Trem de alta capacidade, será o mais correto na atual conjuntura da região, levando as pessoas diretamente a estação D. Pedro II, ao qual, se transfere para ônibus, Metrô e VLT do Centro do Rio.	VIDE MANIFESTAÇÃO NA ABA "RESPOSTA PERGUNTA 25"
26	20220621157	Edital e Termo de Referência	Após o prazo de consulta pública que vence em 21/06/2022, qual será o meio, canal ou endereço de divulgação e acesso às respostas advindas das contribuições.	Obter maiores informações sobre o projeto e seu andamento.	O prazo é o previsto em lei que regulamenta a Consulta Pública e Audiência Pública. O endereço eletrônico é o mesmo divulgado nas Audiências.

27	20220621384	sugestão e questionamentos	<p>Boa tarde prezado(a) trago a alternativa do trem urbano de passageiros saído do bairro de Santa Rita (Nova Iguaçu) para a Central do Brasil(Dom Pedro II) feito pela seguinte descrição como mostra no mapa em anexo, trago a sugestão da construção de um ramal ferroviário ligando Santa Rita até Costa Barros, para então realizar a ligação no ramal que vem da Pavuna para a Central do Brasil. Esta é a alternativa viável economicamente para o estado, pelo fato de custar em torno de R\$30.000.000,00 por Km e além de fazer os ônibus realizarem seu papel de alimentador da ferrovia pelo motivo de ser um corredor transversal.</p>	<p>Os trens são indicados para regiões com densidade populacional acima de 3.800 habitantes por km² e esse traçado as cidades e bairros são muito populosos e por ser uma extensão longa não é recomendável a implantação de um modal que não se encaixe de acordo com as necessidades das pessoas que precisam de rapidez e conforto na sua vida diária. Com este modelo o metrô linha 2 ficará sobrecarregado e os usuários irão sofrer com tempo de deslocamento do VLT até Pavuna e com a superlotação da linha 2. Portanto trago a solução técnica que beneficia a todos os concessionários como ônibus, Supervia, Metrô, BRT e VLT. Os ônibus serão alimentadores do trem porque ele é transversal, o Trem irá alimentar o BRT na estação Mercado de Madureira, o metrô será alimentado pelo trem na estação Central do Brasil, assim como o VLT. Portanto como mostra o mapa em anexo fica aqui nossa posição técnica sobre o pleito a ser debatido. fico no aguardo de alguma resposta.</p>	<p>A sugestão aventada seria uma interferência do Estado no contrato de concessão da Supervia. A escolha do trajeto atendeu à economicidade do investimento, com o uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas para reduzir custos com terraplenagem, desapropriações e outros. Dessa forma, a melhor opção identificada nos estudos que geraram o projeto conceitual foi a ligação Santa Rita (Nova Iguaçu) - Pavuna (Rio de Janeiro), incluindo obras de adequação e ampliação da estação existente para que se torne uma estação central, capaz e receber, com conforto, o projetado aumento de demanda. A possibilidade de reduzir os custos com a integração com o sistema metroferroviário também foi um dos fatores decisivos na escolha do trajeto. destaca-se que a construção do metroleve é uma das fases do programa de redensolvimento, que inclui a readequação e revitalização econômica do entorno e proximidade das estações, com obras de requalificação urbana. essa ação inclui intervenções de drenagem, saneamento, pavimentação e construção de calçadas, dentre outros.</p>
28	2022062122	Edital - Subitem 10.1.5 – Proposta Técnica	<p>Revisão da experiência da técnica (ET), especificamente os itens 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5 estão inadequados quanto a sua exigência em relação ao objeto, a saber: Exigência Edital: "Item 2.2 - Engenheiro de Produção, com formação em engenharia civil, com experiência em implantação de obras/serviços de VLT e/ou metro e/ou bonde e/ou trem." Sugestão: Item 2.2 – "Engenheiro Civil, com experiência em Implantação e/ou manutenção de Via Permanente Ferroviária." Exigência Edital: "Item 2.3 - Engenheiro de Planejamento, com experiência em planejamento de obras e serviços de infraestrutura de porte similar ao objeto em foco" Sugestão: Item 2.3 – "Engenheiro Eletricista e/ou de Telecomunicações, com experiência em Implantação de Sistema de Telecomunicações Metroferroviários" Exigência Edital: "Item 2.4 - Engenheiro Mecânico, com experiência em fornecimento de sistemas moveis e/ou sistema fixos. Sugestão: Item 2.4 – Engenheiro Mecânico e/ou Eletricista, com experiência em fornecimento e/ou manutenção de material rodante do tipo VLT e/ou Trem e/ou Metrô e/ou TUE e/ou Bonde. Exigência Edital: "Item 2.5 - Engenheiro Eletricista, com experiência em fornecimento ou montagem ou manutenção de sistemas moveis e/ou sistema fixos Sugestão: Item 2.5 – Engenheiro Eletricista, com experiência em Implantação e/ou modernização de Sistema de Energia Metroferroviária de Alta e Média Tensão, e Subestação Retificadora."</p>	<p>As exigências de qualificação da experiência da Equipe Técnica divergem da formação acadêmica dos profissionais em questão.</p>	<p>A sugestão está sendo avaliada e as exigências serão incorporadas, caso consideradas pertinentes ao projeto, ao Edital.</p>
29	20220621865	Edital - Subitem 10.1.5 – Proposta Técnica.	<p>Entendemos que a qualificação técnico-operacional (Experiência da Empresa / Consórcio) deve ser melhor detalhada constando a experiência e quantitativos mínimos exigidos, com características similares ao empreendimento em questão.</p>	<p>A Empresa / Consórcio deve comprovar a execução de quantitativos mínimos em obras ou serviços com características semelhantes, devendo essa exigência guardar proporção com a dimensão e a complexidade do objeto a ser executado.</p>	<p>As qualificações técnicas serão melhor detalhadas no Edital.</p>

30	20220621586	Edital - Subitem 10.1.5 – Proposta Técnica	Revisão da qualificação técnica operacional e profissional face a complexidade do empreendimento e às diversas áreas da Engenharia específicas e necessárias neste tipo de projeto, sugerimos a revisão, inclusão e abrangência de vários sistemas fundamentais ao perfeito funcionamento do Metrô Leve, a saber: • Fornecimento e/ou manutenção de material rodante do tipo VLT e/ou Trem e/ou Metrô e/ou TUE e/ou Bonde. • Implantação e/ou manutenção de Via Permanente Ferroviária; • Implantação e/ou modernização de Sistema de Energia Metroferroviária de Alta e Média Tensão, e Subestação Retificadora; • Implantação de Sistema de Telecomunicações Metroferroviários;	Ao analisarmos a experiência exigida no Edital para a empresa ou consórcio, conforme destacamos a seguir: “Execução de Obras de Implantação de VLT e/ou Metrô e/ou Trem e/ou Bonde”, tal exigência desrespeita tanto o princípio da isonomia quanto do interesse público e configura restrição indevida ao caráter competitivo da licitação, pois a atividade de IMPLANTAÇÃO é característica de Órgãos Públicos e/ou Concessionárias, reduzindo assim a possibilidade de participação de diversas empresas especialistas neste tipo de sistema, com expertise no ramo Metroferroviário.	As qualificações técnicas serão melhor detalhadas no Edital.
31	20220621811	Edital e seus anexos	Venho mui respeitosamente solicitar a esse Instituto respostas aos meus questionamentos que apresento no arquivo anexo. Desde já agradeço.	Dúvidas	VIDE ABA RESPOSTAS PERGUNTA 31
32	20220621658	Geral	Apontamos para um aumento do gargalo na estação já saturada da Pavuna -Gostaríamos de ver a pesquisa de impacto e demanda na região que receberá o metrô. -É problemático trens urbanos e trens de carga dividindo a mesma faixa de domínio pela questão da segurança dos clientes -O sistema ferroviário de passageiros da região metropolitana deve ser requalificado.	O aumento do gargalo na Pavuna vai causar a piora no serviço do metro, além da falta de conforto para os clientes. É importante que exista pesquisas de impacto ambiental urbano com essa construção, -É problemático trens urbanos e trens de carga dividindo a mesma faixa de domínio pela questão da segurança, sabemos que existem muitos atropelamentos nas vias férreas no Rio de Janeiro. -O sistema ferroviário de passageiros da região metropolitana deve ser requalificado, o dinheiro gasto para criar um novo sistema, pode e deve ser utilizado para requalificar outro e assim possa ser utilizado de sua eficiência máxima e possa servir a mais pessoas.	Favor se reportar às respostas das perguntas 1 e 25.
33	20220621455	Geral	O Veículo leve apresentado pelo governo estadual tem capacidade de movimentar por sentido hora 25.000 passageiros. Cada trem leve tem a capacidade de 720 pessoas em cada carro, insuficiente para a demanda das regiões atendidas. o custo por km do trem leve é de R\$250.000.000,00 Junto com o clube de engenharia, Membros do Crea e AENFER trazemos a proposta alternativa de um Trem urbano saído do bairro Santa Rita (Nova Iguaçu) até o bairro de Costa Barros- RJ para assim seguir até a Central do Brasil na linha que vem da Pavuna com destino a capital Fluminense. Projeto este que tem o custo de R\$ 30.000.000,00 por KM, para uma extensão de 18,65 km de Santa Rita até Costa Barros. Compreendendo 37,30 km de vias (linha dupla) compreendendo estudos de impactos, projetos básicos/ executivos, desapropriações/indenizações, segregação da faixa de domínio da estrada de ferro, infraestrutura, superestrutura, rede aérea de tração, sistemas de sinalização, telecomunicações e outros.	Os trens são indicados para regiões com densidade populacional acima de 3.800 habitantes por KM2 (fonte universidade federal de santa catarina, curso de engenharia ferroviária e metroviária) as cidades ao qual serão atendidas tem os seguintes números de habitantes São João de Meriti: População estimada 473.385 pessoas [2021] IBGE Densidade demográfica 13.024,56 hab/km² [2010] IBGE Nilópolis: População estimada [2021] 162.893 pessoas População no último censo (2010) 157.425 pessoas Densidade demográfica [2010] 8.117,62 hab/km² Mesquita: População estimada [2021] 177.016 pessoas População no último censo [2010] 168.376 pessoas Densidade demográfica [2010] 4.310,48 hab/km² Belford Roxo: 515.239 pessoas [2021] Densidade demográfica 6.031,38 hab/km² [2010] Nova Iguaçu: População estimada 825.388 pessoas [2021] Densidade demográfica 1.527,60 hab/km² [2010] dados obtidos pelo site do IBGE.	A escolha do trajeto atendeu à economicidade do investimento, com o uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas para reduzir custos com terraplenagem, desapropriações e outros. Dessa forma, a melhor opção identificada nos estudos que geraram o projeto conceitual foi a ligação Santa Rita (Nova Iguaçu) - Pavuna (Rio de Janeiro), incluindo obras de adequação e ampliação da estação existente para que se torne uma estação central, capaz e receber, com conforto, o projetado aumento de demanda. A possibilidade de reduzir os custos com a integração com o sistema metroferroviário também foi um dos fatores decisivos na escolha do trajeto. destaca-se que a construção do metrô é uma das fases do programa de redesenvolvimento, que inclui a readequação e revitalização econômica do entorno e proximidade das estações, com obras de requalificação urbana. Um trem suburbano convencional, segrega e degrada o entorno.

34	20220621740	Geral	<p>O veículo leve apresentado tem capacidade de movimentar por sentido hora 25.000 passageiros. Cada veículo tem a capacidade de carregar 720 pessoas (insuficiente para a demanda das regiões). Custos: VLT implantação por km:250.000.000,00 R\$ Proposta alternativa: Trem urbano entre Santa Rita x Costa Barros x Central do Brasil. Custo por Km :30.000.000,00R\$ Para uma extensão de 18,65 km de linha e 37,30km de vias (linha dupla) compreendendo os estudos de impacto , projetos básicos/executivos, desapropriações/indenizações, segregação da faixa de domínio da estrada de ferro, infraestrutura, superestrutura,(construção das vias, obras civis,obras de arte especiais, 2 pontes,1 viaduto 3 passagens subterrâneas de veículos, modernização das passagens de nível -13PNs- rede aérea de tração, sistemas de sinalização e telecomunicações). Os trens são indicados para áreas com densidades populacionais por km/2 acima de 3.800 habitantes. (Fonte universidade federal de Santa Catarina, curso de Engenharia Ferroviária e Metroviária).</p>	<p>O veículo leve apresentado tem capacidade de movimentar por sentido hora 25.000 passageiros. Cada veículo tem a capacidade de carregar 720 pessoas (insuficiente para a demanda das regiões). Custos: VLT implantação por km:250.000.000,00 R\$ Proposta alternativa: Trem urbano entre Santa Rita x Costa Barros x Central do Brasil. Custo por Km :30.000.000,00R\$ Para uma extensão de 18,65 km de linha e 37,30km de vias (linha dupla) compreendendo os estudos de impacto , projetos básicos/executivos, desapropriações/indenizações, segregação da faixa de domínio da estrada de ferro, infraestrutura, superestrutura,(construção das vias, obras civis,obras de arte especiais, 2 pontes,1 viaduto 3 passagens subterrâneas de veículos, modernização das passagens de nível -13PNs- rede aérea de tração, sistemas de sinalização e telecomunicações). Os trens são indicados para áreas com densidades populacionais por km/2 acima de 3.800 habitantes. (Fonte universidade federal de Santa Catarina, curso de Engenharia Ferroviária e Metroviária).</p>	<p>A escolha do trajeto atendeu á economicidade do investimento, com o uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas para reduzir custos com tarraplenagem, desapropriações e outros. Dessa forma, a melhor opção identificada nos estudos que geraram o projeto conceitual foi a ligação Santa Rita (Nova Iguaçu) - Pavuna (Rio de Janeiro), incluindo obras de adequação e ampliação da estação existente para que se torne uma estação central, capaz e receber, com conforto, o projetado aumento de demanda. A possibilidade de reduzir os custos com a integração com o sistema metroferroviário também foi um dos fatores decisivos na escolha do trajejo. destaca-se que a construção do metroleve é uma das fases do programa de desenvolvimento, que inclui a readequação e revitalização econômica do entorno e proximidade das estações, com obras de requalificação urbana. Um trem suburbano convencional, segrega e degrada o entorno.</p>
----	-------------	-------	--	---	---