

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº [●]/[●]

ANEXO XII

DIRETRIZES PARA O PLANO DE CONTINGÊNCIA

DIRETRIZES PARA O PLANO DE CONTINGÊNCIA

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº [●]/[●]

1 INTRODUÇÃO

O presente anexo tem por objetivo estabelecer as definições, critérios e procedimentos a serem observados pela Concessionária ao propor o “Plano de Contingência Operacional em Situações de Emergência”, para atendimento ao usuário em situações emergenciais, na indisponibilização do atendimento da linha do VLT a ser aprovado pelo Poder Concedente.

2 PREMISSAS

A Concessionária deverá levar em conta as seguintes premissas:

Os diversos Sistemas de Transporte Coletivo Urbano são complementares e suplementares no atendimento da demanda de viagens.

A integração física, operacional e tarifária entre os vários sistemas faz com que problemas em qualquer sistema repercutam sobre o outro.

Somente a atuação coordenada dos diversos Sistemas de Transporte Coletivo pode evitar transtornos graves em situações de emergência ou de exceção da operacionalização do sistema.

O Plano deverá ter por objetivo propor formas de cooperação operacional em situações de emergência ou paralisação temporária do SI-VLT-W3.

O Plano também objetiva determinar os procedimentos operacionais, as responsabilidades de atuação decorrentes dessa atividade.

3 OBJETO

O “Plano de Contingência Operacional em Situações de Emergência” deverá ter por objetivo propor formas de manutenção do atendimento dos usuários, em situação de emergência ou paralisação temporária do SI-VLT-W3.

O “Plano de Contingência Operacional em Situações de Emergência” também objetiva determinar os procedimentos operacionais, as responsabilidades de atuação decorrentes dessa atividade.

Mapeamento dos riscos a continuidade da operação ininterrupta da prestação dos serviços e demais ocorrência.

Descrição das soluções a serem adotadas na eventualidade de ocorrência e da concretização dos riscos elencados.

Elencar os agentes a serem comunicados na ocorrência das interrupções no atendimento do serviço.

Descrição dos procedimentos padronizados de comunicação aos agentes a serem comunicados.

Descrição dos procedimentos de mobilização em casos de ocorrências.

A Concessionária concorda em participar do “Plano de Contingência Operacional em Situações de Emergência” e outro que o Poder Concedente venha criar para situações de Emergência.

4 DO PLANO DE CONTINGÊNCIA OPERACIONAL EM SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

No prazo de até 12 (doze) meses após a emissão da ORDEM DE INÍCIO PARA FORNECIMENTO E IMPLANTAÇÃO - FASE I, a Concessionária deverá elaborar um “Plano de Contingência Operacional em Situações de Emergência”.

O Poder Concedente avaliará o Plano de Contingência apresentado podendo não aprová-lo. Neste caso, a Concessionária terá um prazo de 30 (trinta) dias para a apresentação de um novo plano.

5 ESTRATÉGIAS A SEREM PREVISTAS PELO PLANO DE CONTINGENCIA OPERACIONAL EM SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

5.1 ATRIBUIÇÕES

Caberá à Concessionária a comunicação ao Poder Concedente da ocorrência de paralisação do VLT por telefone e fax ou e-mail, com informações suficientes

para a decisão sobre a estratégia a ser implementada do Plano de Contingência.

Caberá à Concessionária a implementação das ações de sua competência no Plano de Contingência a ser elaborado.

Caberá à Concessionária a comunicação ao Poder Concedente da normalização do sistema por telefone e fax ou e-mail, para a desativação do plano de contingência.

Caberá ao Poder Concedente a autorização à Concessionária para desativação **do plano de contingência.**

5.2 PARALISAÇÃO PARCIAL/TOTAL DO SISTEMA VLT

O plano de contingência a ser elaborado pela Concessionária deverá prever a extensão dos itinerários e/ou a criação e operação, durante o período em que perdurar a situação de emergência, de linha(s) de ônibus com itinerário(s) que sobreponha(m) o trajeto interrompido do VLT.

6 PLANO DE CONTINGENCIA - DEGRADAÇÃO OPERACIONAL

O Plano de Via foi projetado para permitir estratégias de contorno em casos de degradação do sistema devido a falha de material rodante.

Cada trecho é analisado considerando o tempo de percurso em velocidade reduzida e a possibilidade de retorno do trem em reverso, levando em conta a possibilidade de existência de outro trem no caminho.

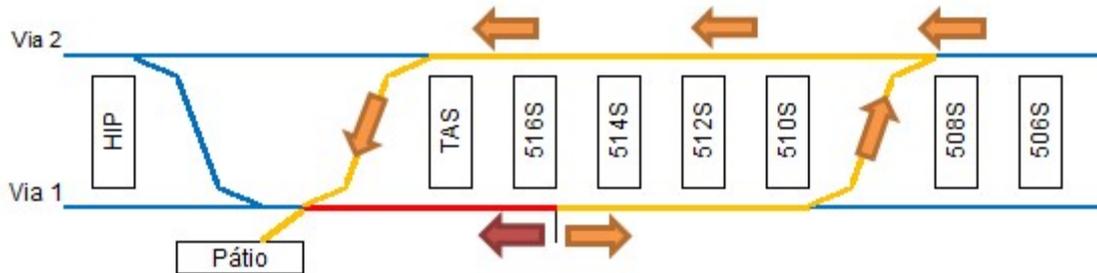
6.1 Estação HIP:

- Na via 1 ou via 2, o trem é recolhido diretamente ao Pátio:



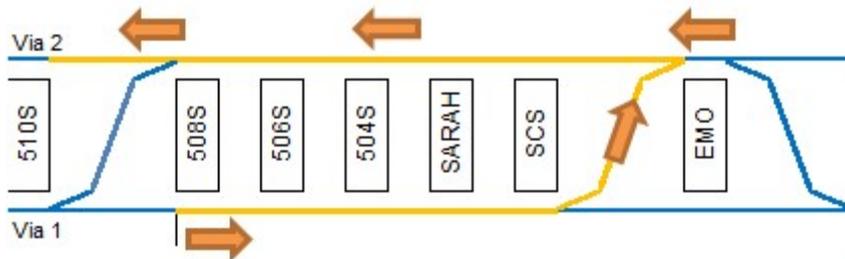
Trecho TAS a 510S:

- TAS ou 516S na via 1: o trem é recolhido ao Pátio seguindo em reverso pela via 1.
- 514S a 510S na via 1: O trem segue até o AMV 510S/508S, realiza a troca de via e reversão de comando, e segue pela via 2 até o Pátio.
- 510S a TAS na via 2: O trem segue pela via 2 até o Pátio.



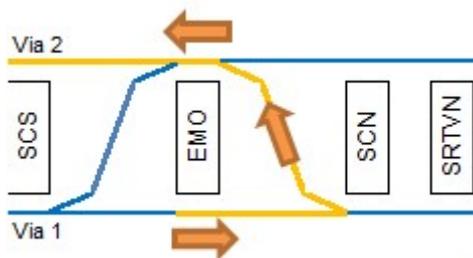
Trecho 508S a SCS:

- 508S a SCS na via 1: O trem segue até o AMV SCS/EMO, realiza a troca de via e reversão de comando, e segue pela via 2 até o Pátio.
- SCS a 508S na via 2: O trem segue pela via 2 até o Pátio.



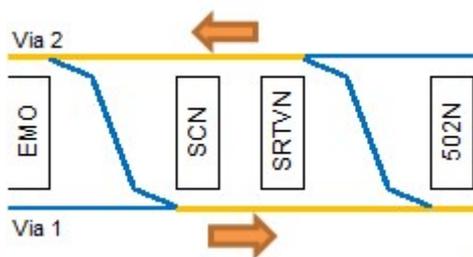
Estação EMO:

- EMO na via 1: O trem segue até o AMV EMO/SCS, realiza a troca de via e reversão de comando, e segue pela via 2 até o Pátio.
- EMO na via 2: O trem segue pela via 2 até o Pátio.



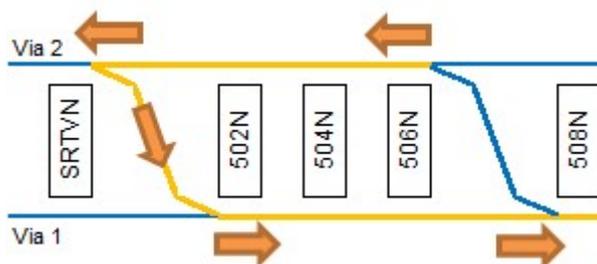
Trecho SCN a SRTVN:

- SCN a SRTVN na via 1: O trem segue pela via 1 até o Estacionamento Norte.
- SCS a 508S na via 2: O trem segue pela via 2 até o Pátio.



Trecho 502N a 506N:

- SCN a SRTVN na via 1: O trem segue pela via 1 até o Estacionamento Norte.
- SCS a 508S na via 2: O trem segue até o AMV SRTVN/502N, realiza a troca de via e reversão de comando, e segue pela via 1 até o Estacionamento Norte.



Trecho 508N a TAN:

- 508N a TAN na via 1: O trem segue pela via 1 até o Estacionamento Norte.

- 508N a 512N na via 2: O trem segue até o AMV 506N/508N, realiza a troca de via e reversão de comando, e segue pela via 1 até o Estacionamento Norte.
- 514N a SHLN na via 2: O trem segue em Reverso até o AMV SHLN/STN, realiza a troca de via e reversão de comando, e segue pela via 1 até o Estacionamento Norte.
- STN a TAN na via 2: O trem é recolhido ao Estacionamento Norte seguindo em reverso pela via 2.

