



Memorial Descritivo Ilustrado



SUMÁRIO

RESUMO	01
CONCEITO	03
DIAGNÓSTICO	07
ESTRUTURA	11
INDICADORES	13
DIRETRIZ I	15
AÇÃO EFETIVA Nº01	17
AÇÃO EFETIVA Nº06	19
DIRETRIZ IV	21
AÇÃO EFETIVA Nº04	23
AÇÃO EFETIVA Nº06	25
AÇÃO EFETIVA Nº07	27
AÇÃO EFETIVA Nº09	29
AÇÃO EFETIVA Nº10	31
AÇÃO EFETIVA Nº11	33
AÇÃO EFETIVA Nº12	35
EQUIPE	37
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA	38

RESUMO

O **PLANMOB SÃO GONÇALO** é o instrumento de planejamento e de gestão da Política Municipal de Mobilidade Humana Sustentável, tendo por finalidade **orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte**, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade em São Gonçalo para os próximos 10 (dez) anos.

Elaborado em 2023 o plano que se tornou **Lei Municipal nº 1.529** em 2024 teve em sua elaboração a **participação social como componente chave**. Entendendo que o planejamento urbano precisa estar alinhado com a sociedade, compreendendo o espaço de forma qualitativa e reconhecendo a cidade na escala do cidadão e da utilização diária. Com isso, na execução do plano foram realizadas **sete consultas públicas** pelo aplicativo Colab. Presencialmente houve a capacitação do núcleo participativo e **seis leituras comunitárias** distribuídas pelos distritos municipais, também foram realizadas **duas audiências públicas**.

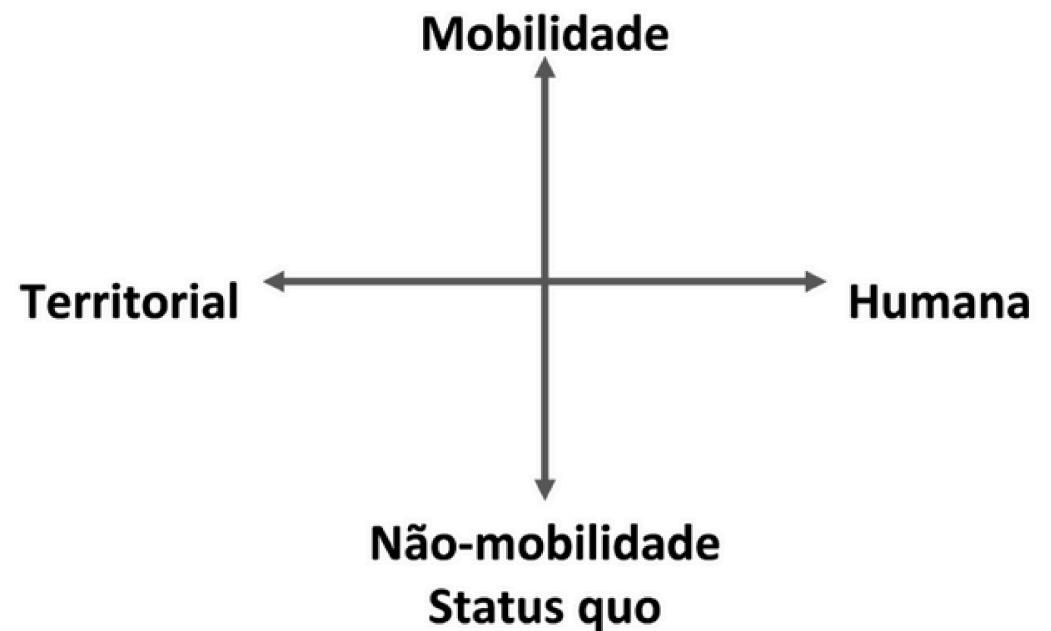


O PlanMob de São Gonçalo foi uma realização da Prefeitura Municipal através do Plano Estratégico Novos Rumos, sendo uma realização da Secretaria Municipal de Gestão Integrada e Projetos Especiais e da Secretaria Municipal de Transportes, aliadas a empresa Vinicius Ribeiro - Arquitetura, Planejamento e Mobilidade Ltda ganhadora do certame CP/010/2022/PMSG.

CONCEITO

A mobilidade humana, quando tratada como prestação de serviço e política pública, pode estabelecer um **diálogo intersetorial com outras áreas essenciais para o desenvolvimento econômico do município**, a melhoria da qualidade de vida e o fortalecimento do senso de pertencimento do cidadão. A quantidade, frequência e tipo de deslocamento de cargas e pessoas em suas prestações de serviços têm um impacto significativo na economia de uma cidade. É fundamental considerar a compensação das emissões de CO₂ provenientes desses deslocamentos para equilibrar o desenvolvimento da infraestrutura com a preservação ambiental. **A mobilidade também desempenha um papel importante na qualidade de vida das pessoas**, influenciando o tempo necessário para realizar as atividades diárias e a forma como elas se deslocam. **É preciso garantir que as opções de mobilidade sejam adequadas, eficientes e sustentáveis**. Além disso, é essencial destacar que a relação entre **deslocamento, tempo e território afeta as percepções das pessoas sobre o ambiente urbano**. Esses sentimentos podem ser expressos através de avaliações como “rua boa” ou “rua ruim”, e essas percepções **podem afetar também no engajamento cívico e o senso de pertencimento dos cidadãos em relação à cidade**.

Por outro lado, devido à sua natureza voltada principalmente para a esfera pública, a mobilidade exerce uma influência significativa no comportamento das pessoas e na maneira como elas percebem, se identificam ou evitam determinados espaços. Portanto, é crucial considerar a mobilidade como uma questão interligada com a economia, a qualidade de vida e a percepção do espaço urbano pelas pessoas. Promover uma mobilidade mais sustentável, eficiente e amigável ao meio ambiente contribui para o desenvolvimento positivo e o bem-estar da comunidade como um todo. As ruas, por exemplo, oferecem uma grande oportunidade para conectar as pessoas com os lugares ao seu redor. Para que isso aconteça, um plano relaciona dois eixos de forma muito objetiva. Em uma seta território com pessoas – neste caso conceituado por humana; em outra, a não mobilidade ou a manutenção do status quo com a mobilidade em si, onde temos:

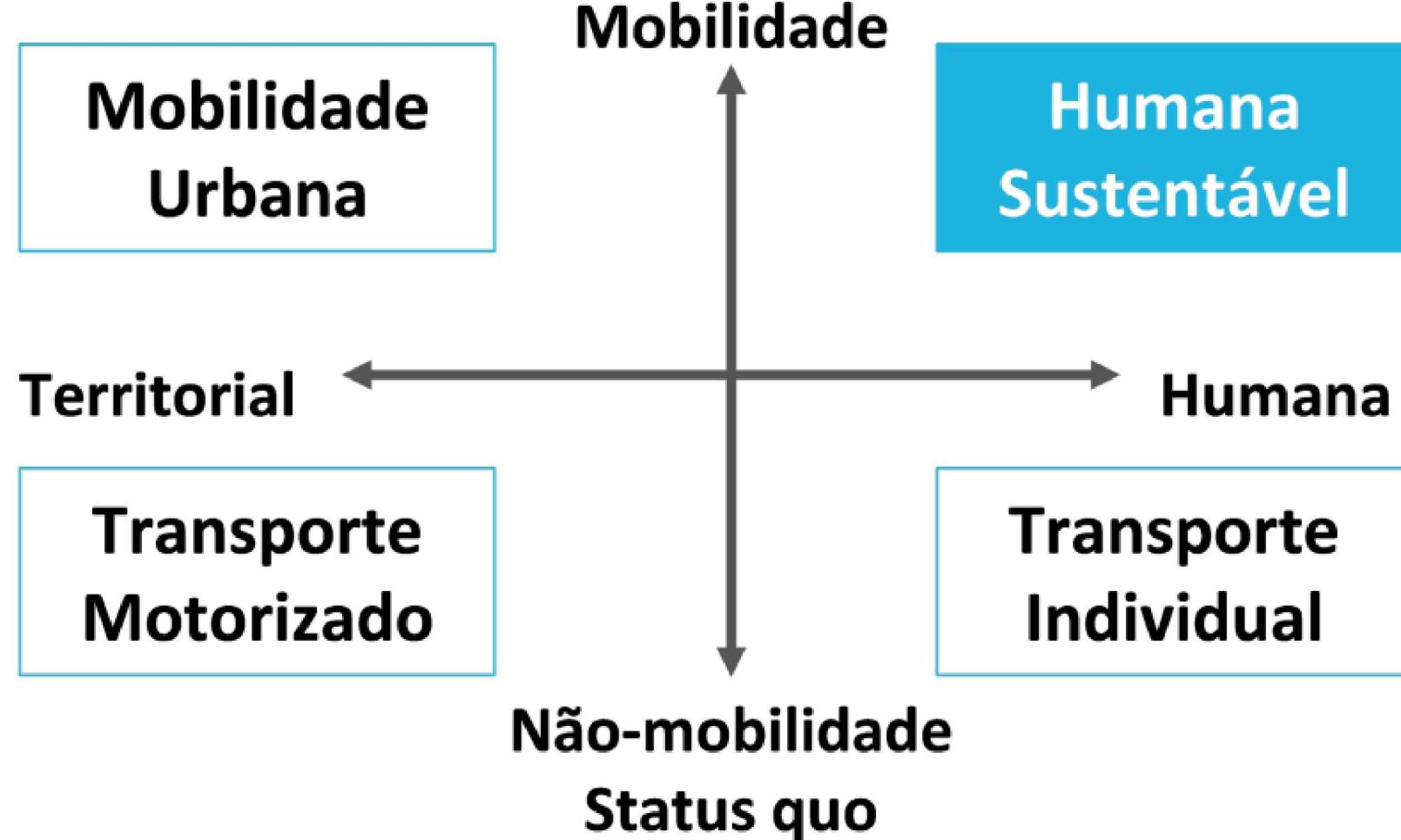


CONCEITO

Na composição destes dois eixos ou variáveis, este plano avalia e observa **quatro características claras que podem ser desenvolvidas, sendo elas, inclusive, possíveis orientações para a elaboração de um plano de mobilidade.** Não há afirmação de certo ou errado, mas sim as consequências das escolhas, que podem resultar em efeitos específicos com viés mais humano e sustentável. Ao considerar a composição do território com a não-mobilidade, observam-se características das escolhas relacionadas ao transporte motorizado.

Na intersecção da mobilidade humana com a não-mobilidade, notam-se características das escolhas ligadas ao transporte individual. Ao abordar a composição do território com a mobilidade, destacam-se características e conceitos associados à mobilidade urbana. Por fim, na junção da mobilidade humana com a mobilidade, identificam-se características das escolhas voltadas para a mobilidade humana e sustentável.

Compreendendo que um PlanMob eficiente precisa compreender a mobilidade a partir da escala humana, do usuário que vivencia a cidade, seguiu-se a linha da perspectiva Humana Sustentável visando um plano que colocasse o munícipe em primeiro plano.



DIAGNÓSTICO

INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

No Brasil há uma grande crescimento no uso de modais não motorizados para o deslocamento nas áreas urbanas. **A bicicletas é a principal alternativa para uma mobilidade mais humana e sustentável e acaba sendo o principal meio de locomoção com alta capacidade de inclusão social.** Ela atinge todas as faixas etárias e classes sociais pela facilidade de obtenção e manutenção.

Fomentar o **uso da bicicleta culmina na redução dos gases poluentes, diminuindo a degradação do meio ambiente, promovendo a sustentabilidade da cidade deixando-a mais humana.** De acordo com o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, a inclinação máxima de uma rede cicloviária deve ser de 5%, pois sendo um veículo movido pelo esforço humano, uma inclinação muito alta acaba desestimulando a preferência do uso da bicicleta.

Segundo o diagnóstico realizado a cidade de São Gonçalo possui uma média de renda de 2,0 salários-mínimos (IBGE 2020), com pouca infraestrutura de transporte ilustra um **cenário ideal para aportar investimentos em transporte ativo**, considerado de baixo custo tanto para o poder executivo quanto para o usuário. Outro aspecto é a apropriação dos moradores do espaço urbano, **é comum para os municíipes se apropriarem de suas ruas, calçadas e espaços públicos, tornando a cidade humana e sendo um ponto positivo para os ciclos ativos.**



Inexistência de infraestrutura adequada, Acervo Go Projetos, 2023.



Cidade viva, Acervo Go Projetos, 2023.

DIAGNÓSTICO

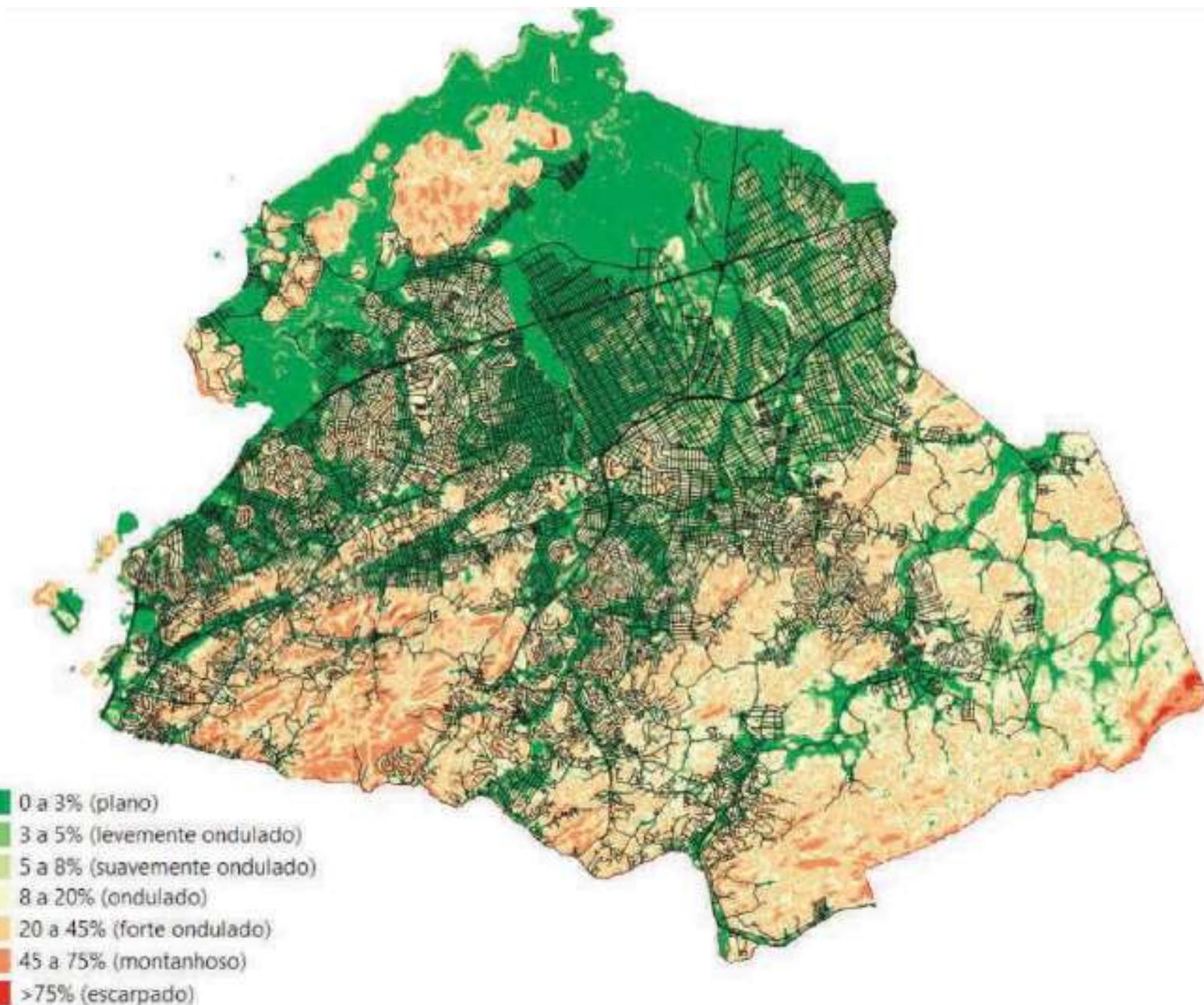
Em relação às questões topográficas, o município apresenta **topografia favorável para a circulação de bicicletas nos principais eixos de deslocamento da cidade.** O mapa topográfico mostra as inclinações no município, onde de 0 a 5% a inclinação é agradável para o ciclista, de 5% a 10% é aceitável quando o percurso não é extenso e superior a 10% é desagradável sendo mais apropriado utilizar uma bicicleta elétrica.

Conforme as inclinações podemos perceber que **a maior parte da malha viária está localizada nas áreas mais planas do município, incentivando e favorecendo a utilização de modais não motorizados.**

Apenas disso, o município ainda carece de um olhar para o transporte ativo, principalmente quando se trata do uso de bicicletas. As faixas cicloviárias da cidade estão localizadas em pontos isolados e sem continuidade, apesar disso, existem um esforço municipal para a implantação de novos trechos.

Esse tipo de ação é importante quando retrata uma apropriação do espaço público por parte da população, tornando possível sua identificação e oficialização através do poder público.

Em levantamento realizado no local, é possível confirmar a análise do Diagnóstico, com as **evidências do uso da bicicleta para deslocamentos, seja eles rotineiros ou esporádicos, mas demonstrando o potencial usuário para a implantação do sistema, embora o mesmo não possua hoje uma ênfase dentro do arranjo urbano da cidade.**



Mapa Tópográfico São Gonçalo, PlanMob SG, 2023.

ESTRUTURA

Com um entendimento mais aprofundado da realidade municipal, após o diagnóstico foi determinado em conjunto com diversos atores da cidade um conjunto de diretrizes estratégicas e um plano de ação para o PlanMob. Assim como a visão do Plano:

Fazer do Plano de Mobilidade um instrumento de planejamento essencial reconhecido pela comunidade pela forma simples, sustentável e segura por priorizar as pessoas.

Foram definidas **11 diretrizes** gerais para a mobilidade municipal, todas com ao menos **um objetivo geral** e **objetivos específicos**. Estas são compostas por diversas ações.

A questão da mobilidade ativa foi fundamental na concepção do plano, sendo ela uma diretriz específica onde trata sobre **ACESSIBILIDADE E MODOS ATIVOS**. Além disso, a questão da priorização das pessoas é transversal em todos as diretrizes e ações.

O plano busca assim transformar a realidade urbana do município e modificar a relação do munícipe com a mobilidade ativa e primordialmente através do uso da bicicleta.

Diretriz I

INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE

11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

**Diretriz II**

CIRCULAÇÃO VIÁRIA

3 SAÚDE DE QUALIDADE

**Diretriz III**

INFRAESTRUTURAS DO SISTEMA DE MOBILIDADE

11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

**Diretriz IV**

ACESSIBILIDADE E MODOS ATIVOS

11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

**Diretriz V**

TRANSPORTE DE CARGA

12 PRODUÇÃO E CONSUMO RESPONSÁVEIS

**Diretriz VI**

POLOS GERADORES DE VIAGENS

9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

**Diretriz VII**

ÁREAS DE ESTACIONAMENTOS, RESTRIÇÃO E CIRCULAÇÃO CONTROLADA

11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

**Diretriz VIII**

INTEGRAÇÃO COM PLANO DIRETOR E DEMAIS LEGISLAÇÕES TERRITORIAIS

11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

**Diretriz IX**

INSTRUMENTOS DE ACOMPANHAMENTO E FINANCIAMENTO

11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

**Diretriz X**

INOVAÇÃO E MUDANÇA CLIMÁTICA

13 AÇÃO CONTRA A MUDANÇA GLOBAL DO CLIMA

**Diretriz XI**

INTERSECCIONALIDADE DE GÊNERO E RAÇA NA MOBILIDADE

5 IGUALDADE DE GÊNERO



10 REDUZIR AS DESIGUALDADES



INDICADORES

Através do uso dos indicadores é possível avaliar o processo das cidades quanto aos seus diversos aspectos. Indicadores podem ser selecionados e/ou escolhidos seguindo as características da imagem ao lado.

Sendo assim, os indicadores serão listados conforme as diretrizes do plano. Os indicadores serão divididos em duas classificações: indicadores administrativos e indicadores sustentáveis.

Os indicadores administrativos não possuem um modelo ou referência específica, sendo sua medição realizada ao longo do tempo. Por outro lado, os indicadores sustentáveis tem referências em normas e propostas de medição para avaliar as ações propostas. Esses indicadores são baseados em metodologias como ISO 37120, ISO 37122, ISO 37123, ODS, Urbanismo Sistêmico e métricas do Padrão de Qualidade DOTS. A última diretriz possui uma composição de indicadores sugeridos pelo autor.

Os Indicadores Sustentáveis sugeridos compõem o conjunto de 71 métricas dispostos da seguinte tabela de resumo dos Indicadores Sustentáveis sugeridos por diretriz.



Características de indicadores, PlanMob SG, 2023.

Diretriz	Referência	Nº de indicadores	Total
I.Integração dos modos de transporte	ISO 37120	6	16
	ISO 37122	4	
	ODS	2	
	US	3	
	DOT	1	
II.Circulação viária	ISO 37120	1	7
	ODS	2	
	US	4	
III.Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana	ISO 37123	3	8
	ODS	2	
	US	2	
	DOT	1	
IV.Acessibilidade e modos ativos	ISO 37120	1	8
	ODS	5	
	US	2	
V.Transporte de carga	-	-	-
VI.Polos geradores de viagens	ODS	1	1
VII Áreas de estacionamentos, restrição e circulação controlada	ISO 37122	2	4
	DOT	2	
VIII.Integração com Plano Diretor e demais legislações territoriais	ISO 37122	1	4
	ISO 37123	3	
IX.Instrumentos de acompanhamento e financiamento	ODS	1	1
X.Inovação e Mudança Climática	ISO 37123	2	2
XI.Interseccionalidade de gênero e raça na mobilidade	Sugerido	9	15
	ISO 37122	2	
	ODS	5	
Total		66	

Resumo dos Indicadores Sustentáveis sugeridos por diretriz, PlanMob SG, 2023.

DIRETRIZ I

INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE

Objetivo Geral:

Integração entre público e privado, intermunicipal e municipal.

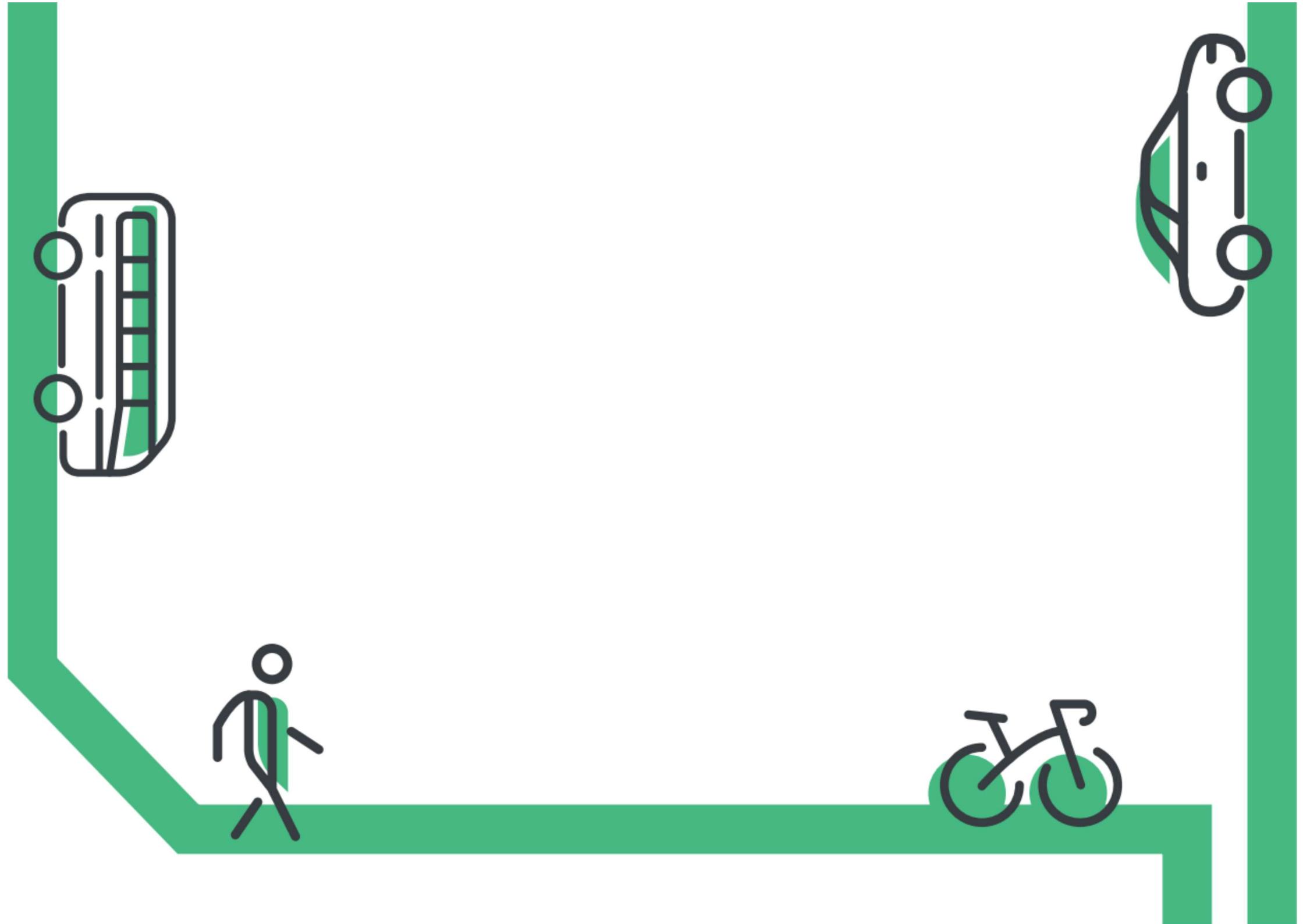
Objetivos Específicos:

Racionalizar o sistema operacional de transportes;

Reducir do custo para o usuário; e

Aumentar a oferta do transporte público em áreas de vulnerabilidade social.





PRAZO DE EXECUÇÃO

PÚBLICO ALVO

ABRANGÊNCIA



CURTO MÉDIO



130.000
HABITANTES

DIRETRIZ I

AÇÃO EFETIVA Nº 01

Implementar o MUVI. O projeto Mobilidade Urbana Verde Integrada está em fase de execução. O BRS prioriza, na condição de corredor de serviço do transporte coletivo operado por ônibus, as principais linhas no sentido nordeste-oeste na zona urbana
Classificação: Ação Efetiva Financeira (AEF).

Indicadores e métrica de Acompanhamento:

- ISO 37120 - 18.2 Quilômetros de sistema de transporte público de média capacidade por 100.000 habitantes.
- ISO 37120 - 18.3 Número anual de viagens em transporte público per capita.
- ISO 37120 - 18.5 Porcentagem de passageiros que se deslocam para o trabalho de forma alternativa ao automóvel privado.
- ISO 37122 - 19.2 Número de usuários de sistemas de transporte baseados em economia compartilhada por 100 000 habitantes.
- ODS - 11.2.1 - Proporção de população que tem acesso adequado a transporte público, por sexo, idade e pessoas com deficiência.
- ODS - 11.2 - Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.
- URBANISMO SISTÊMICO - Reduzir a dependência do automóvel nas deslocações diárias de forma a inverter o crescimento do peso do automóvel na quota modal.
- URBANISMO SISTÊMICO - Aumentar o número de deslocações diárias em meios de transporte alternativos ao automóvel particular. Relação do número total de passageiros no transporte coletivo ao ano por número de habitantes ($53.898.432/896.744 = 60,10$).



PÚBLICO ALVO



275.000
HABITANTES

PRAZO DE EXECUÇÃO



ABRANGÊNCIA



DIRETRIZ I

AÇÃO EFETIVA Nº 06

Implementar bike racks nos ônibus para integração com a bicicleta. A integração dos modos ativos com o transporte coletivo requer adaptação do sistema. Classificação: Ação Efetiva Financeira (AEF).

Indicadores e métrica de Acompanhamento:

- Total de veículo com rack dianteiro.
- ODS – 11.2 – Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos



DIRETRIZ IV

ACESSIBILIDADE E MODOS ATIVOS

Objetivo Geral:

Tornar a cidade inclusiva priorizando as pessoas em qualquer projeto de iniciativa público ou privado.

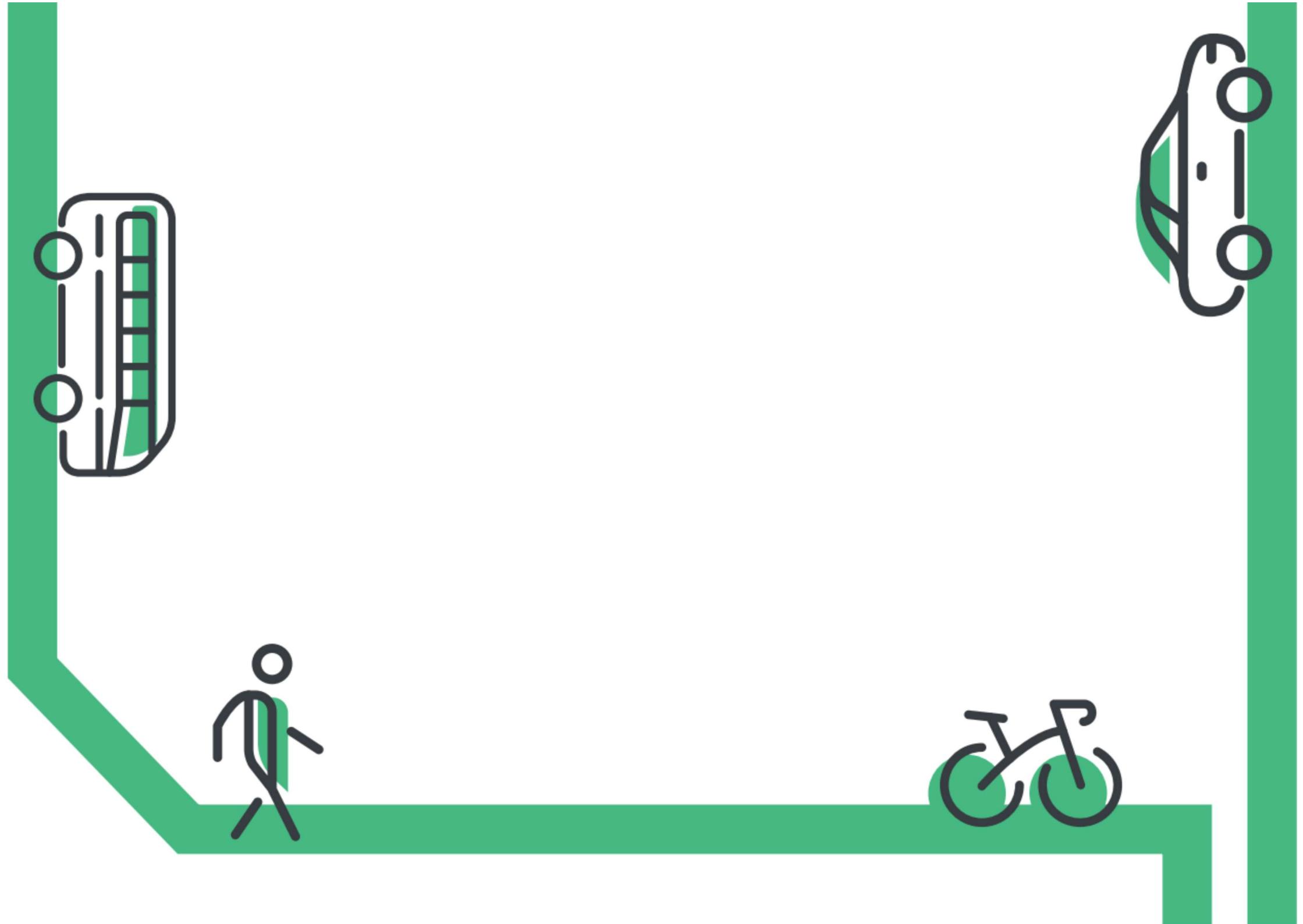
Objetivos Específicos:

Vinculação de estratégias de acessibilidade para aprovação de projetos na prefeitura municipal;

Criação do Plano Municipal Cicloviário;

Vinculação das estratégias dos modos ativos com o plano de arborização.





PÚBLICO ALVO

180.000
HABITANTES

PRAZO DE EXECUÇÃO



ABRANGÊNCIA



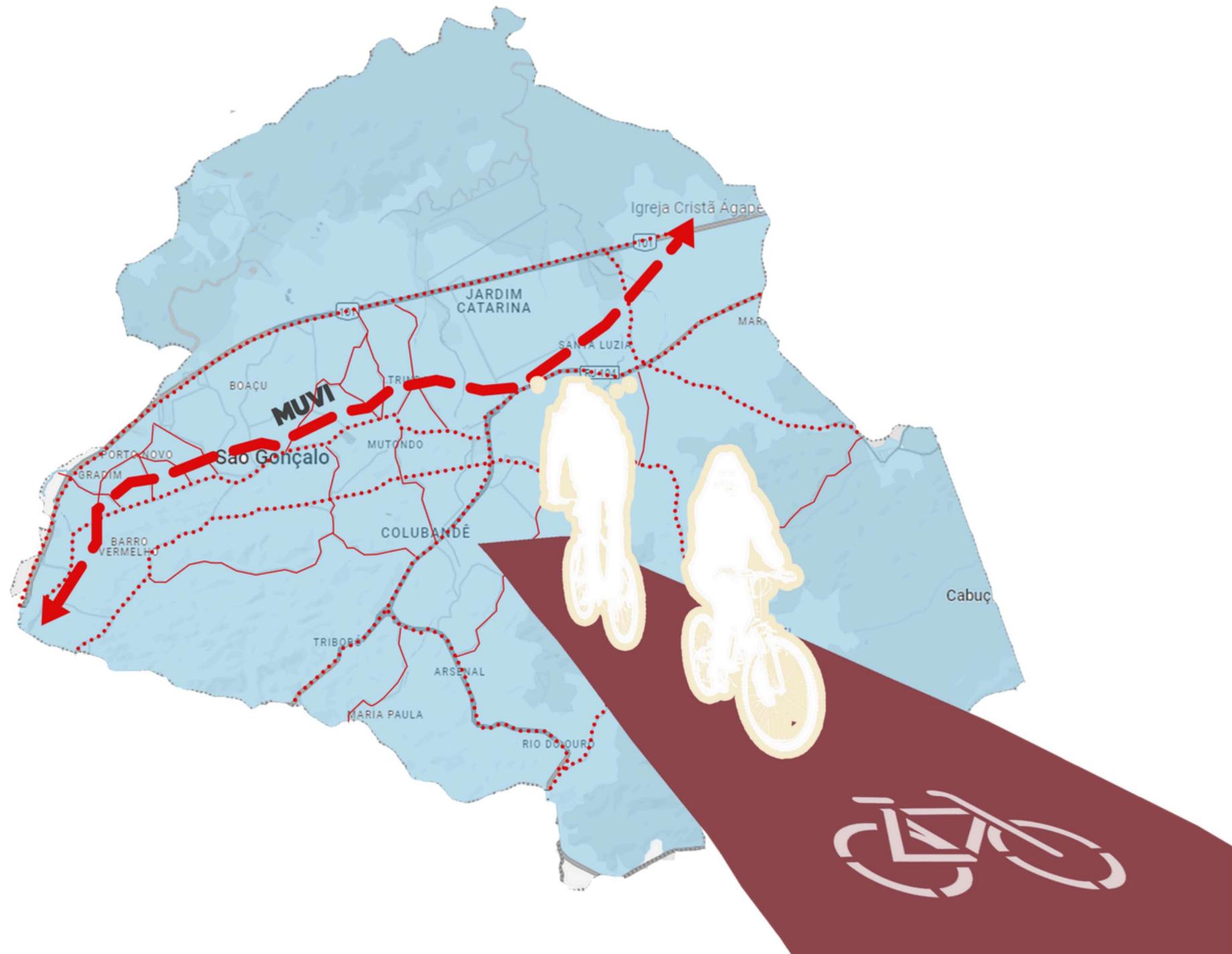
DIRETRIZ IV

AÇÃO EFETIVA Nº 04

Criar e implantar o sistema cicloviário principal. O sistema cicloviário deve passar necessariamente pelas principais ruas locais dos bairros do município. Ação específica que integra um conjunto de estratégias para criar um plano cicloviário municipal. Quilometragem aproximada: 141,07 km. Classificação: Ação Efetiva Administrativa (AEA) e Ação Efetiva Financeira (AEF). Obs: Programa AEA. Ações AEF.

Indicadores e métrica de Acompanhamento:

- Aprovação do Plano e sanção da Lei
- ISO 37120 – 18.7 Quilômetros de ciclovias e ciclofaixas por 100.000 habitantes (indicador de apoio)
- US – Avaliar a conectividade da ação urbanística com os tecidos urbanos adjacentes. O objetivo é permitir uma correta ligação morfológica e funcional com os tecidos existentes, garantindo a conectividade a pé. “[Perímetro de ação urbanística com potencial de conectividade a pé e de bicicleta/Perímetro de contacto da ação urbanística com solo urbano] x 100”
- DOT – Métrica 2.A.1 Rede cicloviária Acesso a uma rede de vias com condições seguras para o uso de bicicletas.



PÚBLICO ALVO



100.000
HABITANTES

PRAZO DE EXECUÇÃO



CURTO MÉDIO LONGO

ABRANGÊNCIA



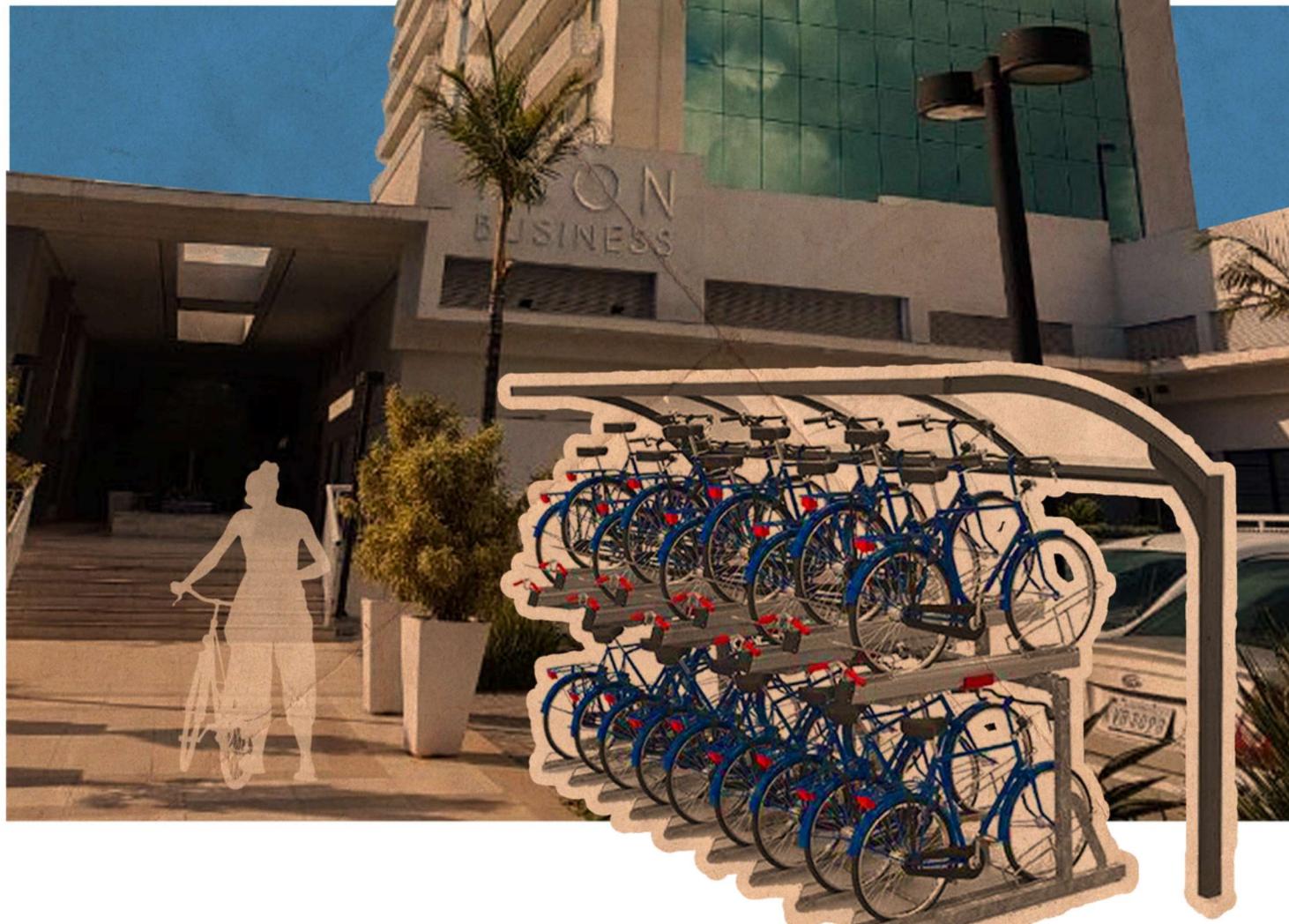
DIRETRIZ IV

AÇÃO EFETIVA Nº 06

Prever bicicletário e estacionamento para bicicletas em ambientes privados. Atualização do Plano Diretor e demais legislações para condicionar obrigatoriedade de espaço reservado para as bicicletas, especialmente nos Polos Geradores de Viagens (PGVs). Classificação: Ação Efetiva Administrativa (AEA).

Indicadores e métrica de Acompanhamento:

- Aprovação do Plano e sanção da Lei.
- DOT - Métrica 2.B.1 Estacionamento para bicicletas nas estações de transporte coletivo. Há instalações seguras e com múltiplas vagas de estacionamento para bicicletas em todas as estações de transporte de média e alta capacidade.
- US - Avaliar o grau de conectividade da área sujeita a uma nova ação urbana e do resto do tecido urbano, com base na presença de transportes públicos.



PÚBLICO ALVO



100.000
HABITANTES

PRAZO DE EXECUÇÃO

CURTO MÉDIO LONGO

ABRANGÊNCIA



DIRETRIZ IV

AÇÃO EFETIVA Nº 07

Prever paraciclos em espaços públicos e/ou privados. Esta ação pode ser implementada no espaço público (calçada e próprios públicos) bem como nos espaços privados. Classificação: Ação Efetiva Financeira (AEF).

Indicadores e métrica de Acompanhamento:

- Vagas unitárias de bicicleta.
- DOT - Métrica 2.B.1 Estacionamento para bicicletas nas estações de transporte coletivo. Há instalações seguras e com múltiplas vagas de estacionamento para bicicletas em todas as estações de transporte de média e alta capacidade.
- US - Avaliar o grau de conectividade da área sujeita a uma nova ação urbana e do resto do tecido urbano, com base na presença de transportes públicos.



PÚBLICO ALVO



300.000
HABITANTES

PRAZO DE EXECUÇÃO



ABRANGÊNCIA



DIRETRIZ IV

AÇÃO EFETIVA Nº 09

Elaborar cartilha CicloVIDA. Construção de cartilha informativa sobre normas e padrões para implantação do sistema cicloviário e seu uso correto. Divulgação para fomento do modal. Classificação: Ação Efetiva Financeira (AEF).

Indicadores e métrica de Acompanhamento:

- Elaboração da Cartilha (unidades impressas e entregues).



PÚBLICO ALVO

300.000
HABITANTES

PRAZO DE EXECUÇÃO



ABRANGÊNCIA



DIRETRIZ IV

AÇÃO EFETIVA Nº 10

Implementar e conscientizar no uso da bicicleta no ensino infantil. Fomentar e educar crianças desde as séries iniciais com programas educativos com a valorização do modal como forma de deslocamento, através de oficinas organizadas pelo departamento de educação para o transito da SEMTRAN. Classificação: Ação Efetiva Administrativa (AEA).

Indicadores e métrica de Acompanhamento:

- Unidades escolares municipais atingidas através de eventos de conscientização.



PRAZO DE EXECUÇÃO

PÚBLICO ALVO

ABRANGÊNCIA



20.000
HABITANTES



DIRETRIZ IV

AÇÃO EFETIVA Nº 11

Construir/autorizar bicicletários públicos ou comunitários nos terminais de transporte público. Classificação: Ação Efetiva Administrativa (AEA). Obs: AE inicialmente planejada para ser executava pelas concessionárias. Do contrário, sendo executada pelo município, muda sua classificação.

Indicadores e métrica de Acompanhamento:

- Vagas unitárias de bicicleta.
- ISO 37120 – 18.7 Quilômetros de ciclovias e ciclofaixas por 100.000 habitantes (indicador de apoio).
- DOT - Métrica 2.A.1 Rede cicloviária Acesso a uma rede de vias com condições seguras para o uso de bicicletas.
- US - Aumentar as oportunidades de meios de transporte alternativos, ou seja, peatonal, bicicletas e transportes públicos nas suas diversas variantes e com um nível de ocupação suficiente, para que os cidadãos possam caminhar, pedalar ou utilizar os transportes públicos em condições adequadas de conforto e segurança.



PRAZO DE EXECUÇÃO**PÚBLICO ALVO****ABRANGÊNCIA**

890.000
HABITANTES

**DIRETRIZ IV**
AÇÃO EFETIVA Nº 12

Implementar sistema de bicicletas compartilhadas. Esta ação pode ser implementada no espaço público (calçada e próprios públicos) bem como nos espaços privados. Classificação: Ação Efetiva Administrativa (AEA).

Indicadores e métrica de Acompanhamento:

- Implantação do sistema de bicicletas compartilhadas.



EQUIPE

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO

- Nelson Ruas dos Santos - Prefeito Municipal
- Sérgio de Oliveira Gevu - Vice-prefeito Municipal

EQUIPE TÉCNICA PLANMOB PREFEITURA MUNICIPAL

EQUIPE SEMGIPE

- Rafaela de Santana Ribeiro - Secretária de Gestão Integrada e Projetos Especiais
- Rômulo Pinto da Silva - Subsecretário de Projetos Especiais
- Martha Fernanda da Conceição Eduardo Anselmucci de Souza - Subsecretária de Captação de Recursos e Monitoramento
- Gabriela Almeida dos Santos Fernandes - Subsecretaria de Habitação
- Karina Gonçalves Nunes - Chefe de Departamento - Equipe Colab
- Jefferson Tomaz de Araújo - Técnico de Apoio Especializado - Arquiteto e Urbanista
- Yasmin Machado Oliveira- Diretora de Projetos
- Natália Silva Araújo dos Santos - Gerente de Governança e Apoio à Gestão
- Poliana de Souza Borges Franca- Técnica de Apoio Especializado/Edificações - Arquiteta e Urbanista
- Thais Brito dos Santos - Diretora de Projeto
- Rebeca Machado de Oliveira - Estagiária
- Júlia Carvalho Silva Sobreira - Secretária de Turismo e Cultura
- Maria Gabriela Bessa da Silva - Socióloga, Secretária de Gestão Integrada e Projetos Especiais à época da elaboração do PlanMobSG

EQUIPE SEMTRAN

- Fabio Ricardo Fontes Lemos - Secretário Municipal de Transporte
- Luiz Felipe Matos Correia - Coordenador do Departamento de Fiscalização
- Izabela Braz Bastos - Coordenadora do Departamento de Engenharia e Projetos
- Marcio Luiz Teixeira de Almeida - Coordenador do Departamento de Engenharia e Projetos
- Juliana Ayres - Diretora do Departamento de Táxi
- Fernanda da Silva Corrêa Martins - Superintendente e Jurídico
- Rafael Lobosco Lisboa - Técnico/Trânsito
- Raul Pequeno Gonçalves Vieira - Fiscal de Transportes Coletivo
- Antônio José de Magalhães Faria - Fiscal de Transportes Coletivo
- Paula Baptista Machado de Melo - Fiscal de Transportes Táxi
- Apolo Tardin Baliane - Orçamento e Licitações
- Norton Jorge Elias Cavalcante - Fiscal de Transportes Táxi
- Kilme Castro Carvalho - Departamento de para o Trânsito
- Ryan da Silva Pontes - Diretor de Divisão
- Raul Gomes Severo - Analista de Engenharia de Trânsito

COM APOIO DA EQUIPE TÉCNICA DA EMPRESA CONTRATADA VINICIUS RIBEIRO – ARQUITETURA, PLANEJAMENTO E MOBILIDADE LTDA TENDO O ARQUITETO E URBANISTA VINICIUS DE TOMASI RIBEIRO COMO COORDENADOR GERAL.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- SÃO GONÇALO. Lei Municipal Nº 1.529, de 18 de abril de 2024. INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO – PLANMOB. São Gonçalo, RJ: Diário Oficial Eletrônico do Município de São Gonçalo, 2024.