



SECRETARIA DE SERVIÇOS PÚBLICOS

PREFEITURA DE  
**Niterói**

# PDTT

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTES E TRÂNSITO



## PLANO DE TRABALHO

PLANO DE TRABALHO

## **ÍNDICE:**

- 1- Dados cadastrais**
- 2- Outros participantes**
- 3- Restruturação do Órgão Gestor**
  - 3.1- NITTRANS “Projeto Lei”**
    - 3.1.1- Cargos**
  - 3.2- Secretaria de Serviços Públicos “Projeto de Lei”**
    - 3.2.1- Cargos**
- 4- Consórcio operacional**
  - 4.1 – O Consórcio**
  - 4.2 – Acessibilidade**
    - 4.2.1 – Programa de Transporte Eficiente**
  - 4.3 – Energia do sistema implantado**
- 5- Medidas mitigadoras**
  - 5.1 – Câmara Setorial de Transportes de Carga e Descarga**
    - 5.1.1 – Decreto**
    - 5.1.2 – Atas das reuniões**
- 6- Descrição do projeto**
- 7- Justificativa da proposição**
  - 7.1 – Região Norte**
    - 7.1.1- Alameda São Boaventura**
    - 7.1.2- CTA – Controle de Tráfego por Área**
      - 7.1.2.1- Mapa de localização**
      - 7.1.2.2- Levantamento semafórico**
    - 7.1.3- Av. Feliciano Sodré**
    - 7.1.4- Rua Saldanha Marinho**
    - 7.1.5- Terminais de Integração**

## **7.2 - Região Oceânica/Penditoba/Leste**

- 7.2.1- *Estrada Francisco da Cruz Nunes*
- 7.2.2- *Binário Estrada Alcebiades Pinto*
- 7.2.3- *Avenida Rui Barbosa (Cachoeira)*
- 7.2.4- *Terminal de Integração de Piratininga*
- 7.2.5- *Terminal de Integração de Maria Paula*
- 7.2.6- *Terminal de Integração do Largo da Batalha*
- 7.2.7- *Terminal de Integração de Várzea das Moças*

## **7.3 – Região Praias da Baía**

- 7.3.1- *Avenida Ernani do Amaral Peixoto*
- 7.3.2- *Avenida Roberto Silveira*
- 7.3.3- *Terminal de Integração de Charitas*
- 7.3.4- *Urbanização das Áreas Impactadas*

## **7.4 – Serviços Complementares**

- 7.4.1 – *Túnel Santa Rosa*
- 7.4.2 – *Túnel Charitas - Cafubá*
- 7.4.3 – *Estrada Celso Peçanha (Garganta)*
- 7.4.4 – *Ciclovias*
- 7.4.5 – *Recuperação Terminal João Goulart*
- 7.4.6 – *Revitalização Área Central de Niterói*

## **8 – Estratégia de Execução**

## **9 – Indicadores de Desempenho**

## **10 – Licenciamento Ambiental**

### **10.1 – Considerações e Recomendações Finais**

## **11 – Interfaces do P.D.T.T. / P.D.T.U.**

## **12 – Cronograma Físico**

## **13- Aplicação de Recursos**

### **13.1- Região Norte – Meta 1**

- 13.1.1- *Alameda São Boaventura*
- 13.1.2- *CTA – Centro de Tráfego por Área*
- 13.1.3- *Av. Feliciano Sodré e Rua Saldanha Marinho*
- 13.1.4- *Terminal de Integração do Fonseca*
- 13.1.5- *Terminal de Integração do Barreto*

### **13.2- Região Oceânica/Pendotiba/Leste – Meta 2**

- 13.2.1- *Estrada Francisco da Cruz Nunes*
- 13.2.2- *Binário Estrada Alcebiades Pinto*
- 13.2.3- *Avenida Rui Barbosa (Cachoeira)*
- 13.2.4- *Terminal de Integração de Maria Paula*
- 13.2.5- *Terminal de Integração de Piratininga*
- 13.2.6- *Terminal de Integração do Largo da Batalha*
- 13.2.7- *Terminal de Várzea das Moças*
- 13.2.8- *Urbanização do Largo da Batalha*

### **13.3- Região Praias da Baía – Meta 3**

- 13.3.1- *Avenida Amaral Peixoto*
- 13.3.2- *Avenida Roberto Silveira*
- 13.3.4- *Terminal de Integração de Charitas*
- 13.3.5- *Urbanização das áreas impactadas*

### **13.4 – Serviços Complementares**

- 13.4.1 – *Túnel Santa Rosa (Projeto Executivo)*
- 13.4.2 – *Túnel Charitas - Cafubá (Projeto Executivo)*
- 13.4.3 – *Estrada Celso Peçanha (Garganta)*
- 13.4.4 – *Revitalização área central de Niterói*
- 13.4.5 – *Ciclovias*
- 13.4.6 – *Recuperação Terminal João Goulart*

## **14 – Cronograma Financeiro**

## **15 – Cronograma Geração de Empregos**

- 15.1 – *Memória de Cálculo Geração de Empregos por Obra*

## **16 – Cronograma de Licitações**

## **17 – Programação de Desapropriações**

- 17.1- *Terminal de Integração do Fonseca*
- 17.2- *Estrada Francisco da Cruz Nunes*
- 17.3- *Terminal de Integração do Largo da Batalha*
- 17.4- *Terminal de Integração de Várzea das Moças*
- 17.5- *Túnel Santa Rosa – Bairro de Fátima*

## **18 – Usos e Fontes**

## Plano de Trabalho

### 1 – Dados cadastrais

ÓRGÃO/ENTIDADE PROPONENTE <b>PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI</b>				CGC: <b>2852114810001-59</b>	
ENDEREÇO: <b>RUA VISCONDE DE SEPETIBA, Nº 987 - CENTRO.</b>					
CIDADE <b>NITERÓI</b>	UF <b>RJ</b>	CEP <b>24-020-200</b>	DDD/TELEFONE <b>21 – 2620-0403</b>	E.A ESTADUAL	
CONTA CORRENTE		BANCO	AGÊNCIA	PRAÇA DE PAGAMENTO	
NOME DO RESPONSÁVEL			CPF		
CI/ORGÃO EXPEDIDOR	CARGO <b>PREFEITO MUNICIPAL</b>	FUNÇÃO		MATRÍCULA	
ENDEREÇO				CEP	

### 2 – Outros participantes

ÓRGÃO/ENTIDADE PROPONENTE <b>SECRETARIA DE SERVIÇOS PÚBLICOS</b>				CGC: <b>2852114810001-59</b>	
ENDEREÇO: <b>RUA VISC. RIO BRANCO, 11 – PONTA DAREIA.</b>					
CIDADE <b>NITERÓI</b>	UF <b>RJ</b>	CEP <b>24020-000</b>	DDD/TELEFONE <b>21-2613-6759</b>	E.A ESTADUAL	
CONTA CORRENTE -----		BANCO -----	AGÊNCIA -----	PRAÇA DE PAGAMENTO -----	
NOME DO RESPONSÁVEL <b>DAYSE NOGUEIRA MONASSA</b>			CPF		
CI/ORGÃO EXPEDIDOR	CARGO <b>SECRETÁRIA</b>	FUNÇÃO		MATRÍCULA	
ENDEREÇO				CEP	



## 4 – Consórcio operacional

### 4.1 – O Consórcio

As mudanças cada vez mais rápidas por que passam as relações econômicas têm impactado os sistemas de transportes, quer pelos crescentes aumentos dos custos, quer pelas mudanças no uso do solo, quer pela concorrência de sistemas alternativos, quer pelo avanço tecnológico na área de comunicação, entre outros. Estes fatores têm concorrido para redução da demanda, gerando um círculo vicioso de aumento de custos e de redução de receita, refletindo-se negativamente no valor da tarifa e rentabilidade do negócio. Diante deste quadro os empresários de Niterói têm buscado formas de reverter à situação, adotando as mais diversas formas de parceria. Dentre essas modalidades empresariais destaca-se o **Consórcio Operacional** como a alternativa mais eficaz de se implementar a colaboração interpresarial.

Isto porque a exploração das linhas de transporte coletivo de um dado sistema, via de regra, é feita por mais de uma empresa. O que num primeiro momento é salutar, no seguinte apresenta alguns aspectos negativos de relevante importância, pois se por um lado à concorrência remete os operadores à tentativa de prática de um melhor serviço ao menor preço possível, por outro lado ela (a concorrência) faz com que a oferta se superponha na tentativa de se transportar o maior número de passageiros, gerando ao longo do dia períodos de ofertas concentrada, contrapostos a outros de vales. Com isso, apesar de aumentar o resultado da relação oferta/demanda, a qualidade efetiva do serviço cai, prejudicando tanto usuários, quanto empresários. Assim, uma das referências iniciais do consórcio é evitar a concorrência predatória e ganhar velocidade comercial.

Dessa forma, o **Consórcio Operacional** vem a ser um sistema organizacional constituído a partir do agrupamento de empresas, de forma legal e orientada, para relacionarem entre si e com terceiros, racionalizando os procedimentos, de forma a tornar as empresas consorciadas mais eficientes, eficazes e viáveis economicamente.

Em Niterói o consórcio será implementado de forma a manter as características particulares de cada empresa operadora, de maneira tal que juridicamente mantenham-se independentes, podendo ser formado apenas por área operacional. Como o consórcio será formado por empresas que atuam no mesmo segmento de mercado, tem-se que assegurar que elas mantenham sua identidade e personalidade jurídica, permitindo sua identificação nas relações com terceiro, usuários e empregados.

O consórcio (ou consórcios) não substituirá as empresas, que manterão seus padrões de trabalho dentro das garagens. Mas os veículos poderão ser padronizados visualmente, caracterizando a unidade consorciada a que está vinculado, facilitando a identificação pelos passageiros e pela Prefeitura.

A princípio, o planejamento estratégico será comum, com base em programa de gestão da qualidade, sendo que cada empresa poderá ter suas próprias missão e visão, assim como eleger seus valores. Por outro lado, a compra de veículos, por exemplo, poderá ser feita em conjunto, e a de peças e acessórios individualmente.

Do ponto de vista operacional, espera-se que a formação do consórcio venha a facilitar a viabilização de vários projetos, destacando-se entre eles a reestruturação dos itinerários das linhas de transporte coletivo e implantação de bilhetagem eletrônica, iniciativas estas que deverão concorrer para redução dos custos dos serviços.

Para tanto, estão em fase de elaboração os instrumentos para regulamentar as relações oriundas do consórcio, prevenindo conflitos e dirimindo dúvidas, podendo eles ter os seguintes enquadramentos: *Carta de Intenções*, *Termo de Opção e Formação do Consórcio*, *Normas para Ajuste da Receita e Custo do Consórcio*, *Regimento Interno* e o *Contrato* propriamente dito, onde:

- *Carta de Intenções* – é o instrumento que dará início à formação do consórcio, tornando pública a intenção do agrupamento e indicando quais os princípios que nortearão as relações consorciadas, servindo depois, como fonte de interpretação na ocorrência de conflitos e interesses;
- *Termo de Opção e Formação do Consórcio* – por este instrumento a empresa interessada fará sua opção à integração no sistema de operação consorciada, expressando de modo claro, e sem vícios de consentimento, sua opção a uma determinada estrutura de organização;
- *Normas para Ajuste da receita e Custo do Consórcio* – neste instrumento deverão estar contidas todas as normas que regularão as transferências de receitas e custos entre as empresas consorciadas;
- *Contrato* – será instrumento regulamentador das relações entre empresas consorciadas, prevendo direitos, obrigações critérios de operação, etc;

Além dos instrumentos citados, deverá ser aprovado pelas empresas consorciadas um *Regimento Interno* para regular as particularidades da operação e ainda fixar um tipo de código de infrações e penalidades. Dada a sua natureza, a elaboração deste documento somente se dará após a avaliação de como o sistema consorcial esteja se desenvolvendo.

A implementação do sistema de consórcio será feita com a participação e anuência da Prefeitura, que deverá instituir normas legais específicas. Por conseguinte, é importante destacar que as linhas propostas no estudo de reestruturação operacional derivam de modificações e adaptações das linhas atuais, devendo elas ser objeto de delegação direta ao próprio consórcio.

## 4.2 – Acessibilidade

A maioria das viagens realizada nas cidades brasileira, e da América Latina em geral, é feitas utilizando-se o ônibus, sendo os motivos predominantes trabalho, estudo e tratamento médico, o que lhe confere uma fortíssima conotação social. Apesar disso, eles trafegam por vias congestionadas, disputando espaço com os veículos particulares, impondo horas desperdiçadas a seus usuários e agravando a poluição do ar.

Assim a operação em tráfego misto aumenta o tempo de percurso, o desgaste dos veículos, o consumo de combustíveis e os custos operacionais, entre outros inconvenientes. Mas diversas experiências já demonstram a eficácia de se priorizar o deslocamento deste modo de transporte. A segregação de espaços para a movimentação exclusiva dos ônibus tem trazido benefícios não só aos seus usuários, mas também aqueles que fazem uso do transporte regular.

Estes modernos sistemas de ônibus têm os seguintes objetivos:

- Melhorar as condições de transporte da maioria dos habitantes da cidade, reduzindo tempos de viagem e aumentando o conforto;
- Estimular os usuários de ônibus a continuar utilizando o sistema, reduzindo seu interesse em transferir-se para o veículo individual;
- Reduzir o custo operacional dos serviços e elevar sua qualidade, obtendo-se menor preço total para a viagem do usuário;
- Induzir a transferência dos usuários do veículo particular para o transporte coletivo, identificando-se vantagens para o usuário do ônibus, tais como conforto aceitável e menores custos, consumo de combustíveis e tempo de viagem;
- Reduzir ou retardar as necessidades de grandes investimentos no sistema viário para acomodar grandes volumes de veículos particulares;
- Propiciar melhor deslocamento total, considerando os deslocamentos complementares a pé.

Assim, a importância da implementação de medidas de prioridade para o transporte coletivo pode ser assim resumida:

- Aumento da velocidade comercial;
- Redução de tempo de viagem;
- Redução do tempo de espera nos pontos;
- Melhoria das condições de conforto dos usuários;
- Facilita as manobras de embarque e desembarque dos passageiros;
- Redução dos custos operacionais;
- Redução da tarifa;
- Aumento da regularidade/confiabilidade dos serviços;
- Aumento da segurança no trânsito;
- Redução da ociosidade da frota.

Várias podem ser as alternativas de configuração física de uma faixa/pista exclusiva. Em Niterói, na Alameda São Boaventura, optou-se pela faixa exclusiva junto ao canteiro central, que apresenta, de maneira geral, as seguintes vantagens:

- Não sofre interferência das operações de carga e descarga realizadas junto às calçadas (meio-fio);
- Não sofre interferência do embarque de passageiros de veículos de passeio;
- Não sofre interferência do acesso de veículos às propriedades lindeiras no lado direito da via;
- Não afeta as conversões de outros veículos à direita;
- Permite a liberação do estacionamento junto ao meio-fio direito;
- Possibilita o aproveitamento do canteiro central, caso haja, para implantação dos pontos de parada;
- Permite obter maiores velocidades operacionais para o transporte coletivo;
- Facilita a programação de semáforo com prioridade para o transporte coletivo.

Destaca-se a importância deste corredor, tendo em vista que através dele não só se deslocam várias linhas municipais, como também outras tantas metropolitanas.

Cumprido destacar que, acompanhando as propostas de priorização da circulação do transporte coletivo, o projeto final prevê medidas para promover a revitalização das áreas a serem atendidas através de instalação de mobiliário urbano, comunicação visual nos pontos de parada, sinalização adequada, travessias de pedestres, medidas moderadoras de tráfego (“traffic calming”), medidas urbanísticas e de paisagismo.

As travessias de pedestres receberão tratamento priorizado, com tempo próprio aos semáforos para este tipo de deslocamento e rampas e pisos diferenciados para facilitar o acesso aos pontos.

Outro aspecto de relevante importância é a definição, em cada ponto de parada, de espaços específicos destinados ao sistema municipal e ao sistema metropolitano, prevendo-se a capacidade para até 6 veículos parados simultaneamente. Este procedimento operacional visa organizar e agilizar as manobras de embarque e desembarque de passageiros. Nestes locais também está prevista a inserção de mais uma faixa de trânsito específica para permitir a ultrapassagem dos coletivos.

Nos pontos de parada as plataformas serão elevadas em relação ao nível do meio-fio, de forma a facilitar o acesso dos passageiros aos veículos, inclusive aqueles portadores de necessidades especiais. Nesta mesma linha de se criar facilidades para os usuários, os deslocamentos entre a plataforma e o passeio se fará através de rampas.

Registra-se que os ônibus serão dotados de porta com largura suficiente para permitir o acesso dos usuários que utilizam cadeira de rodas, cujas especificações estão em fase de detalhamento.

#### 4.2.1 – Programa de Transporte Eficiente

O Transporte Eficiente (TE) foi estruturado em 1999 com objetivo de implantar no município de Niterói um **Serviço de Transporte Coletivo Alternativo**, de qualidade, adaptado às necessidades de Pessoas Portadoras Necessidades Especiais (PNE), deficientes temporários, idosos, doentes crônicos e alunos da rede pública portadores de necessidades especiais, com incapacidades para o uso do transporte convencional.

Hoje, dispomos de 10 (dez) veículos tipo Vans e 01 (um) Micro Ônibus todos adaptados com plataformas elevadiças (elevadores). Os interessados em utilizar o transporte eficiente (TE), recebem da SICPS um manual explicativo de cadastramento, constando 02 (dois) formulários, sendo um para dados pessoais e o outro para laudo e informações médicas. Após o retorno destes documentos, os interessados serão entrevistados e orientados a aguardarem a viabilização de atendimento nos dias e horários necessários.

De 1999 a 2004 foram cadastrados 1600 (mil e seiscentas) pessoas. Algumas utilizaram o TE durante no período em que faziam o tratamento e, eventualmente a necessidade mais sistemática, mantém a credencial para saídas avulsas, que são agendadas previamente.

### 4.3 – Energia do sistema implantado

Desde 1997 os operadores de transporte público do Estado do Rio de Janeiro participam do projeto Economizar, criado em convênio pelo Ministério das Minas e Energias, Petrobrás/Conpet e CNT/Idaq, que tem por objetivo colaborar para a economia de combustível e o controle da emissão de poluentes por veículos automotivos.

São objetivos deste projeto:

- Conscientizar e motivar o setor de transporte para a necessidade da racionalização do uso do diesel;
- Reduzir emissões veiculares, proporcionando melhoria na qualidade do ar e gerando reflexos positivos na imagem do setor;
- Promover cuidados necessários para o armazenamento do óleo diesel;
- Proporcionar redução de custos do combustível e da manutenção dos veículos para as empresas do setor, melhorando seus resultados;
- Promover para o setor de transporte, proporcionando aos usuários e clientes serviços com maiores níveis de segurança e qualidade.

O programa funciona com visitas, coordenadas por um técnico altamente qualificado e treinado, das Unidades Móveis do Projeto às empresas de transporte. Estas Unidades Móveis são veículos equipados com os instrumentos necessários para uma avaliação eficiente da frota que se baseia nos seguintes pontos:

- Metodologia de gestão do uso dos combustíveis;
- Cuidados com o recebimento, instalação e armazenagem do diesel;
- Conservação dos veículos e consumo dos motores – teste de opacidade;
- Práticas de manutenção dos veículos;
- Qualificação profissional.

A terceira fase do projeto, que consiste na sua ampliação para os outros estados e na transformação de pelo menos 10% da frota do Projeto Economizar para o gás natural veicular (GNV), onde este combustível estiver disponível, foi iniciada em março deste ano.

Vários são os benefícios proporcionados pelo uso do GNV, considerado um combustível mais limpo. O gás natural, conforme já demonstrou no uso em automóveis, é capaz de reduzir significativamente a emissão de poluentes, um problema grave nas metrópoles. A substituição do diesel nos ônibus, portanto contribuirá para a melhoria das condições ambientais nas cidades, refletindo na redução dos gastos públicos com saúde, por exemplo, já que os ônibus movidos a gás natural têm um percentual de emissão de poluentes muito menor do que os movidos a diesel. A emissão de monóxido de carbono é 66% menor, de hidrocarbonetos 76%, de óxidos nitrosos 92% e de fuligem e enxofre, 100% menor.

Adicionalmente, a adoção do GNV nas frotas de ônibus de Niterói contribuirá para reduzir a importação de óleo diesel e, com isso, gerar superávits na balança comercial brasileira no segmento de derivados de petróleo.

O GNV já conta com um preço competitivo. A rede de gasodutos está crescendo de forma acelerada. A qualidade do gás natural obedece, atualmente, a especificações da Agência Nacional de Petróleo (ANP) e já existe tecnologia nacional para a fabricação de motores a gás, que começa a ser exportada para outros países.

A previsão é de que, com a descoberta recente pela Petrobrás de grandes reservas de gás natural, o GNV acelere ainda mais sua inserção na matriz energética, oferecendo, além das vantagens ambientais, custos muito mais baixos para as empresas de transporte urbano.

E é neste contexto que se insere a intenção de se adotar ônibus movidos a GNV nas linhas troncais do novo sistema de transporte de Niterói, de forma a absorver, assim, as vantagens de melhoria da qualidade de vida e redução de custos.

## **5 – Medidas mitigadoras**

### **5.1 – Câmara Setorial do Transporte Rodoviário de Cargas**

#### **5.1.1 – Decreto**

DECRETO Nº 9476/2005

O **PREFEITO MUNICIPAL DE NITERÓI**, no uso de suas atribuições legais, de acordo com o disposto no artigo 12, artigo 66, inciso I, VI, XL, todos da lei Orgânica do Município, de 04 de abril de 1990;

**Considerando** que para se atingir de modo mais efetivo os objetivos traçados pela Prefeitura Municipal de Niterói para o setor de transporte rodoviários de cargas.

**Considerando** a necessidade de implementar a cooperação técnica, harmonizar procedimentos operacionais, incrementar e facilitar circulações de bens, relativamente às atribuições da Prefeitura nestas atividades;

**Considerando** por fim a necessidade de estabelecer uma instância de debate, formulação, monitoramento entre a Prefeitura e o Governo Federal, através do Ministério dos Transportes e, ainda, com a efetiva participação das entidades representativas do seguimento do transporte rodoviário de cargas, compreendendo as empresas, cooperativas e autônomos;

#### **DECRETA:**

**Art. 1º** - Fica instituída a Câmara Setorial do Transporte Rodoviário de Cargas – CSTRC, no âmbito da Prefeitura Municipal de Niterói.

**§ 1º** - A CSTRC será integrada por representantes dos setores públicos e privado, com a seguinte composição: 01 (um) Presidente da CSTRC, 05 (cinco) representantes da Prefeitura de Niterói e 02 (dois) suplentes, todos indicados pelo Prefeito; 06 (seis) representantes do segmento do transporte rodoviário de cargas no Município de Niterói e 02 (dois) suplentes, todos indicados pela frente Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas.

**§ 2º** - Poderá ser convidado um representante do Ministério dos Transportes para contribuir no debate na formulação e até mesmo na implementação de medidas consensuais.

§ 3º - A CSTRC poderá ser ampliada por representantes de outros segmentos da cadeia logística, sem direito a voto, como: concessionárias de rodovias, fornecedores de postos de abastecimento, representação local do SEST/SENAT e embarcadores, entres outros.

§ 4º - O membros integrantes da CSTRC poderão ser substituídos a qualquer tempo por ato do Prefeito.

§ 5º - A CSTRC será instalada por ato formal do Prefeito do Município de Niterói.

**Art. 2º** - A CSTRC terá por atribuição básica a discussão de temas com o objetivo de propor a formulação de procedimentos operacionais, cuja implementação de ações, no que cabe ao Município de Niterói, será realizada através de ato formal do Prefeito.

**Art. 3º** - O Prefeito Municipal de Niterói baixará ato formal instituindo o Regimento Interno da CSTRC.

**Art. 4º** - Os órgãos de Administração Pública Municipal Direta e Indireta e de assistência direta e imediata ao Prefeito Municipal de Niterói, que compõe a estrutura organizacional desta Prefeitura prestarão assistência técnica, assessoria jurídica, apoio material e logístico para alcance dos objetivos previstos neste Decreto.

**Art. 5º** - O desempenho das atividades CSTRC constitui atividade de relevante interesse público, não fazendo jus a qualquer espécie de remuneração.

**Art. 6º** - Este Decreto aprova o Regimento interno anexo.

**Art. 7º** - Este Decreto entra em vigor a partir da data de sua publicação.

Prefeitura Municipal de Niterói, 03 de Janeiro de 2005.

**Godofredo Saturnino da Silva Pinto**  
**Prefeito de Niterói**

**Dayse Nogueira Monassa**  
**Secretária de Serviços Públicos**

DECRETO Nº... DE 03 de Janeiro de 2005.

O PREFEITO MUNICIPAL DE NITERÓI, no uso de suas atribuições legais, de acordo com o artigo 66º, inciso VI da Lei Orgânica do Município e na forma do artigo 3º do Decreto nº...

DECRETA:

Art. 1º. Instituir o Regimento Interno da Câmara Setorial do Transporte Rodoviário de Cargas – CSTRC, criada pelo Decreto nº... de 03 de janeiro de 2005.

### CAPÍTULO I

#### **Finalidade**

Art. 2º. A CSTRC compete:

- I- promover a cooperação técnica, harmonizar procedimentos operacionais, incrementar e facilitar a circulação de bens, relativamente às atribuições desta Prefeitura nestas atividades;
- II- promover a articulação do Governo Municipal com o Governo Federal, através do Ministério dos Transportes e com o setor privado com vistas a compatibilizar políticas;
- III- promover a ampla discussão com as entidades representativas do segmento do transporte rodoviário de cargas, compreendendo as empresas, cooperativas e autônomos, objetivando adequar sua operação aos interesses públicos do Município de Niterói.

### CAPÍTULO II

#### **Organização**

Art. 3º. A estrutura da CSTRC é constituída de Presidente, Secretário Executivo e Membros. Parágrafo Único. Coordenadores de grupos específicos da sociedade organizada, a serem designados pelo Presidente para atuarem em determinadas matérias de forma permanente ou temporária no apoio a CSTRC, poderão ser, eventualmente, incorporados à estrutura da CSTRC.

**Art. 4º** - A Presidência da CSTRC será exercida pelo Secretário Municipal Responsável pela Gestão do Trânsito e Transporte da Prefeitura Municipal de Niterói, assessorado por um Secretário Executivo, escolhido dentre seus membros, designado pelo Prefeito.

**Art. 5º** - O Apoio técnico-administrativo poderá ser prestado por outros órgãos ou entidades da administração pública ou do setor privado, individualmente, ou por intermédio da formação de grupos técnicos especializados.

### CAPÍTULO III

#### Competência

**Art. 6º** - Ao Presidente da CSTRC compete:

- I – presidir os trabalhos da CSTRC;
- II – promover as condições necessárias para que a CSTRC cumpra suas atribuições;
- III – designar coordenadores e secretários de grupos específicos;
- IV – encaminhar ao Prefeito Municipal de Niterói as proposições emanadas da CSTRC, bem como a documentação que se fizer necessária ao perfeito entendimento do assunto proposto.

**Art. 7º** - Ao Secretário Executivo da CSTRC compete:

- I – organizar a pauta das reuniões da CSTRC;
- II – comunicar aos membros da CSTRC, horários, local e data das reuniões extraordinárias;
- III – elaborar as Atas das reuniões da CSTRC;
- IV – enviar os documentos referentes a cada reunião aos membros representantes;
- V – manter arquivo e ementário dos assuntos tratados na CSTRC.

**Art. 8º** - Aos membros da CSTRC compete:

- I – analisar e discutir matérias em exame e propor soluções;
- II – elaborar documentos e estudos que subsidiem as decisões da CSTRC;
- III – participar de grupos temáticos específicos;
- IV – contribuir com suas experiências e responsabilidades específicas, como representantes de órgãos e entidades responsáveis pelo apoio à formulação da política de transporte.

## CAPÍTULO IV

### Rotina Administrativa

**Art. 9º** - A CSTRC reúne-se, ordinariamente, a cada dois meses e, extraordinariamente, por convocação de seu Presidente ou da maioria dos membros.

**Art. 10º** - A pauta das reuniões, previamente aprovada pelo Presidente, será fornecida a cada Conselheiro, juntamente com todo o material pertinente, pelo menos cinco dias úteis antes de cada reunião.

§1º Toda matéria relatada será incluída em pauta para ser apreciada pelo Plenário, até a segunda reunião ordinária subsequente à entrega do relatório.

§2º A pauta de qualquer reunião extraordinária será constituída exclusivamente das matérias que motivaram sua convocação.

**Art. 11º** As matérias propostas pelos membros da CSTRC serão sempre apreciadas pelo Plenário do Conselho, salvo tempestivo pedido de exclusão feito pelo proponente.

§1º Toda matéria sujeita à avaliação do Plenário do CSTRC receberá instrução inicial de responsabilidade da Secretaria Executiva da CSTRC.

§2º Até quinze dias da apresentação das matérias propostas, o Presidente da CSTRC designará para um ou mais membros, estabelecendo prazo final para apresentação de relatório, em função da urgência requerida.

**Art. 12º** Qualquer pessoa física ou jurídica pode encaminhar propostas, indicações, sugestões ou consultas a CSTRC, que merecerão exame e encaminhamento no âmbito da Presidência e, no caso de relevância, serão, a seu critério, alçadas ao conhecimento ou manifestação do plenário do CSTRC.

**Art. 13º** As reuniões da CSTRC serão desdobradas em duas sessões, a saber:

sessão de expediente;  
sessão de discussão e votação.

**§ 1º** - As sessões de expediente, destinadas à apresentação de comunicações, informes, indicações e relatórios, terão duração máxima de sessenta minutos, podendo estender-se por mais trinta minutos quando houver convidado para manifestar –se sobre tema de interesse da CSTRC.

**§ 2º** - As sessões de discussão e votação serão instaladas com presença da maioria absoluta dos membros e as decisões serão tomadas por maioria absoluta dos membros e as decisões serão tomadas por maioria de votos, mantido o “quorum” de instalação;

**§ 3º** - É livre a participação dos suplentes nas reuniões da CSTRC, com direito a voz, por convite do Presidente ou por indicação do titular.

**Art. 14º** - Qualquer matéria incluída na pauta poderá ser retirada durante a sessão de discussão e votação, por decisão do Presidente ou ma maioria dos membros presentes.

Parágrafo Único. A matéria retirada de pauta será automaticamente incluída na pauta da reunião extraordinária, no caso de convocação nos termos deste Regimento.

**Art. 15º** - A critério do presidente ou na maioria dos conselheiros presentes, poderão ser propostas matérias relevantes e urgentes, não expressamente consignadas na pauta de reuniões, para apreciação, na sessão de discussão e votação, cabendo aos proponentes relata-las por escrito ou verbalmente.

Parágrafo Único. As matérias a que se refere este artigo deverão ser propostas no início das reuniões e incluídas como ultimo item a ser apreciado.

**Art. 16º** - As decisões da CSTRC serão transcritas em Resoluções assinaladas pelo seu Presidente e publicadas no Diário Oficial do Município.

**CAPÍTULO V**  
**Disposições Gerais**

**Art. 17º** - O Presidente da CSTRC baixará normas complementarmente ao disposto neste Regimento Interno.

**Art. 18º** - Qualquer Proposta de alteração deste Regimento Interno será apreciado pelo Plenário da CSTRC.

**Art. 19º** - O Presidente da CSTRC decidirá sobre as dúvidas e omissão surgidas na aplicação deste Regime Interno, cabendo a qualquer membro recorrer da decisão ao Plenário.

**Art. 20º** - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura Municipal de Niterói, 03 de Janeiro de 2005.

**Godofredo Saturnino da Silva Pinto**  
**Prefeito de Niterói**

**Dayse Nogueira Monassa**

**Secretária de Serviços Públicos**

### 5.1.2 – Atas das Reuniões

- **Reunião Inaugural em 23 de fevereiro de 2005**

#### CÂMARA SETORIAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

**Local: Auditório do MAC – Museu de Arte Contemporânea**

**Hora:** 10h

De forma pioneira, o Exmo. Sr. Prefeito de Niterói, Prof<sup>a</sup> Godofredo Saturnino da Silva Pinto, abriu a reunião, empossando os 12 integrantes da Câmara Setorial do Transporte Rodoviário de Cargas, composta de 08 representantes do poder público municipal, sendo 02 suplentes e de 08 representantes do segmento do transporte rodoviário de cargas, sendo 02 suplentes, a saber:

**Presidente:**

Dayse Nogueira Monassa

**Representantes da Prefeitura:**

Adriana dos Santos Scovino

Sergio Bello Pimentel Barbosa

Pedro Domingos da Silva Baldi

Rodrigo Neves Barreto

José Luiz Pascoal

**Suplentes:**

Susan Salles Canellas

Leila Sênos

**Representantes do Segmento do Transporte Rodoviário de Cargas:**

Nélio Botelho

Hércules Pereira

Francisco Cupello

Eduardo F. Rebuzzi.

Francisco Cesar Holanda de Freitas

João Leite Barreto

**Suplentes:**

Marcelo Rabello

Marylan de Moraes

A solenidade contou ainda com a participação do Secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, Sr. José Augusto Valente e do presidente da Concessionária Ponte S/A, Sr. Márcio Silva.

O objetivo da CSTRC – Câmara Setorial do Transporte Rodoviário de Cargas é discutir ações e propor soluções e suas devidas implantações para a melhoria do impacto do sistema de carga e descarga de mercadorias nas ruas do município e nos seus acessos como a Ponte Rio-Niterói e a Alameda São Boaventura.

Outra discussão a ser levantada pela Câmara Setorial será a ampliação do horário em que caminhões podem trafegar pela Ponte Rio-Niterói. Os caminhoneiros querem ampliar este horário e a direção da Ponte diz necessitar de uma posição da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Segundo o Secretário de Política Nacional de Transportes, José Augusto Valente, a implantação da CSTRC é uma inovação para este município, já que grande parte da carga do Estado do Rio de Janeiro passa por Niterói. “O transporte rodoviário representa 62% de todo o movimento de cargas hoje no país. As cargas para chegarem ao porto têm de vir de caminhão. Queremos melhorar a qualidade do serviço propondo redução de custo no mercado interno e nos setores de importação e exportação” afirmou o Secretário.

O presidente do Movimento União Brasil dos Caminhoneiros, Nélio Botelho, agradeceu o apoio do governo municipal aos caminhoneiros e afirmou que a Câmara servirá de modelo para outras cidades, já que os principais envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias e seus impactos fazem parte dela. “É o princípio do entendimento e uma possível solução para o transporte de cargas no país. É necessário um planejamento prévio promovendo o bem-estar dos caminhoneiros e da população. A Ponte Rio-Niterói é fundamental para o fluxo de caminhões”.

Para a presidente da CSTRC e Secretária de Serviços Públicos de Niterói, Dayse Monassa, a Câmara vai auxiliar na racionalidade do sistema de carga e descarga nas ruas da cidade e diminuir o impacto que esta atividade provoca no trânsito de Niterói. “Vamos nos reunir para propor soluções e agir para que o transporte de cargas nas ruas da cidade incomode o menos possível a população”, explicou ela que está preocupada com o início das atividades do Porto de Niterói, arrendado à iniciativa privada, e que ao entrar em funcionamento, aumentará o número de caminhões circulando pelas ruas da cidade. “A atividade do Porto contribuirá para impulsionar a economia do município e precisamos estar preparados e chegar a um consenso sobre esta atividade”, complementou Dayse Monassa.

O secretário do Sindicato dos Transportes de Carga do estado do Rio de Janeiro, João Leite, afirmou que o transporte de cargas é de extrema importância em todos os setores. “O transporte de cargas não é reconhecido. Devemos pensar que é ele quem transporta quem transporta o material hospitalar e alimentício, entre outros”, disse ele.

O Prefeito Godofredo Pinto encerrou a solenidade ressaltando que Niterói está vivendo um momento histórico. “Estamos sendo pioneiros, expostos a erros e acertos e servindo de modelo para outros centros urbanos. Caso as propostas da Câmara Setorial sejam colocadas em prática poderemos ter uma maior racionalidade neste setor, diminuindo os aspectos negativos, o consumo de combustível e de poluição”, finalizou o Prefeito.

Finalizando, ficou acordado que a segunda reunião da Câmara Setorial será realizada no dia 11 de abril de 2005, às 10h, na sede da Secretaria Municipal de Serviços Públicos e que seus integrantes receberão convites para confirmação de presença.

Niterói, 23 de fevereiro de 2005.

- **2ª Reunião realizada em 11 de abril de**

**CÂMARA SETORIAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE  
CARGAS**

**Local:** Sede da Secretaria Municipal de Serviços Públicos de Niterói

**Hora:** 10h

**Presentes:**

**Dayse Monassa**

Sergio Bello Pimentel Barbosa

Leila Sênos

Susan Salles Canellas

Nélio Botelho

Hércules Pereira

Eduardo F. Rebuzzi.

João Leite Barreto

Marylan de Moraes

Lara

Albanesa

A reunião foi aberta pela presidente da Câmara Setorial, Dayse Monassa. Devido ao crescimento do fluxo de caminhões neste município, decorrente da reativação do Porto de Niterói e da implantação do Terminal Pesqueiro, os integrantes da Câmara Setorial concordaram da necessidade de criação de ponto de apoio de base para carga e descarga de mercadorias dentro da área do porto de Niterói bem como de elaboração de estudos sobre o aumento do fluxo de carga e descarga na zona portuária do município. Há também necessidade de estudos técnicos, relativo ao impacto na Ponte Rio-Niterói do aumento do fluxo de caminhões, decorrente do crescimento da indústria neste município, visando ampliação da janela do horário de passagem de caminhões de três ou mais eixos na Ponte Rio-Niterói. Os integrantes da Câmara Setorial questionaram o fundamento usado para determinação do horário exercido atualmente para passagem de veículos de carga, que é compreendido entre 22h e 4h.

Foi informado por Dayse Monassa que através de ofício enviado a ANTT foi solicitado todos os estudos e projetos existentes relativos ao tráfego na Ponte Rio-Niterói daquela Agência. Com objetivo de subsidiar os trabalhos da Câmara Setorial e após os entendimentos de praxe ficaram acordadas as seguintes providências:

1 – Solicitação por parte da Câmara Setorial de posição quanto aos estudos para viabilização de abertura de janela de horário para circulação de caminhões na Ponte Rio-Niterói à Universidade Federal Fluminense – UFF, incluindo contra-fluxo e testes monitorados.

2 – Solicitação por parte da Câmara Setorial via ofício à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, de abertura de janela de horário para passagem de caminhões na Ponte Rio-Niterói no horário compreendido entre 4h e 12h no sentido Rio-Niterói e entre 12h e 4h no sentido Niterói-Rio.

3 – Solicitação por parte da Câmara Setorial ao Departamento Nacional de Infra-Estruturas de Transportes – DNIT de cópia de Portaria do DNER quanto à restrição de circulação dos veículos de três ou mais eixos na Ponte Rio-Niterói.

4 – Criação de mecanismos por parte da ANTT para informação de acidentes ocorridos na Ponte Rio-Niterói ao setor competente deste município.

5 – Definição Normativa por parte do órgão gestor de trânsito deste município com relação ao horário de carga/descarga nos bairros Centro, Icaraí e Ingá.

Encerrando a reunião, ficou acordado que a 3ª Reunião da Câmara Setorial do Transporte Rodoviário de Cargas será realizada no dia 16 de maio de 2005, às 10h, e pauta de análise dos pareceres conclusivos da Ponte Rio-Niterói e da proposta para carga e descarga neste município nos bairros do Centro, Icaraí e Ingá.

Niterói, 11 de abril de 2005.

- **Normativa:**

A Prefeitura Municipal de Niterói, através do Decreto Lei 9476/05, Capítulo I, DA FINALIDADE, Artigo 1º, Inciso III, visa promover uma ampla discussão com as entidades representativas do segmento do Transporte Rodoviário de Cargas, para ordenar com este segmento horários que visem a não causar transtorno no trânsito do Município.

Mas para isso, são necessários estudos nas áreas setoriais dos transportes rodoviários de cargas, afim de que possamos determinar os melhores horários para carga e descarga em nosso Município, sem que isso afete o trânsito e este transtorno seja eliminado.

## 6. Descrição do projeto

Obras de implantação do Plano Diretor de Transportes – PDTT – o município de Niterói, conforme ações, abaixo relacionadas.	Início	Prazo
➤ <b>Região Norte</b>		
○ Corredores da Alameda São Boaventura Implantação faixa seletiva para ônibus Implantação de paradas de ônibus sobre o canal Implantação de travessias de pedestres disciplinadas	03/2006	6 meses
○ CTA – Controle de Tráfego por Área Implementação de novos Controladores Semafóricos e Laços de Contagem	10/2005	6 meses
○ <b>Corredor da Av. Feliciano Sodré</b> Implantação faixa seletiva para ônibus Implantação de travessias de pedestres disciplinadas	04/2006	5 meses
○ <b>Rua Saldanha Marinho</b> Urbanização Implantação de mão única formando binário com a Av. Feliciano Sodré	06/2006	6 meses
○ <b>Implantação do Terminal do Fonseca</b>	06/2006	6 meses
○ <b>Implantação do Terminal do Barreto</b>	09/2006	3 meses
➤ <b>Região Oceânica / Pendotiba / Leste</b>		
○ Largo da Batalha Urbanização	03/2006	6 meses
○ <b>Av. Rui Barbosa (Estrada da Cachoeira)</b> Urbanização e Alargamento	03/2006	5 meses
○ <b>Estrada Francisco da Cruz Nunes</b> Implantação de faixa seletiva para ônibus Implantação de paradas no canteiro central Implantação de travessias de pedestres disciplinadas	02/2006	7 meses
○ <b>Estrada Alcebiades Pinto</b> Urbanização e alargamento Implantação de mão única formando binário com Estrada Francisco da Cruz Nunes	01/2006	9 meses
○ <b>Implantação Terminal Largo da Batalha</b>	03/2006	6 meses
○ <b>Implantação Terminal Piratininga</b>	05/2006	6 meses
○ <b>Implantação Terminal Maria Paula</b>	03/2006	8 meses
○ <b>Implantação Terminal Várzea das Moças</b>	03/2006	8 meses
➤ <b>Região Praias da Baía</b>		
○ <b>Corredor da Av. Ernani do Amaral Peixoto</b> Implantação de faixa seletiva para ônibus Implantação de travessias de pedestres disciplinadas	10/2006	6 meses
○ <b>Corredor da Avenida Roberto Silveira</b> Implantação de faixa seletiva para ônibus Implantação de travessias de pedestres disciplinadas	08/2007	10 meses
○ <b>Implantação Terminal Charitas</b>	03/2006	8 meses
○ <b>Urbanização das áreas impactadas</b>	08/2007	6 meses

Serviços Complementares	Início	Prazo
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Túnel Santa Rosa <ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboração do projeto executivo</li> <li>Elaboração do /Estudo de Impacto Ambiental /</li> <li>Relatório de Impacto Ambiental</li> </ul> </li> </ul>	03/2006	6 meses
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Túnel Charitas – Cafubá</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboração de estudo de viabilidade</li> <li>Elaboração do projeto executivo</li> <li>Elaboração do /Estudo de Impacto Ambiental /</li> <li>Relatório de Impacto Ambiental</li> </ul> </li> </ul>	01/2007	4 meses
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Estrada Celso Peçanha (Garganta)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboração do projeto executivo</li> <li>Execução de contenções atirantadas</li> <li>Execução de terraplanagem</li> <li>Execução de pavimentação</li> </ul> </li> </ul>	06/2006	7 meses
○ <b>Revitalização área central de Niterói</b>	03/2007	11 meses
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Ciclovias</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboração do projeto executivo</li> <li>Implantação pistas cicloviárias</li> </ul> </li> </ul>	12/2006	12 meses
○ <b>Recuperação Terminal João Goulart</b>	01/2007	5 meses
<ul style="list-style-type: none"> <li>Recuperação pavimento de concreto</li> <li>Recuperação de drenagem</li> </ul>		



## 7 – Justificativa da proposição



Através do Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, Niterói foi considerada a terceira cidade em qualidade de vida do Brasil. É o quinto Município mais populoso do Estado e o trigésimo primeiro do País. Sua tendência econômica é para serviços, turismo e lazer, mas tem também vocação industrial, consolidada em estaleiros e a maior base naval da América Latina – Mocanguê.

Além de sua importante atividade própria que atrai parcela de residentes de Municípios vizinhos, como São Gonçalo, Itaboraí e Maricá, gera também viagens de sua população para a capital – Cidade do Rio de Janeiro. Esses deslocamentos diários de entrada, saída, internos e de passagens pela cidade de Niterói acarretam congestionamentos nas principais vias e elevados cursos urbanos.

Os meios de transportes públicos utilizados são os ônibus municipais e intermunicipais e as barcas na ligação entre as áreas centrais das duas cidades – Niterói e Rio. O sistema hidroviário já está funcionando, fazendo a sua ligação da zona sul de Niterói (Charitas) para o centro do Rio (Praça XV), através de aerobarcos.

No entanto, a cidade ainda carece de melhorias em seus sistemas viários e de transporte. Para tanto, a Prefeitura vem desenvolvendo o Plano Diretor de Transportes e Trânsito, agregando propostas para priorização dos transportes e melhoria de sua malha viária.

A meta é manter a melhor qualidade de vida de sua população, proporcionando maior mobilidade, acessibilidade, segurança, conforto, fluidez e economia no seu deslocamento.

A cidade de Niterói vem procurando transformar o seu sistema de transportes que há alguns anos era caótico, predatório e sem integração, para um modelo integrado entre os diversos modais, com *priorização para o coletivo em detrimento ao individual* e aumento da mobilidade e acessibilidade, com redução de custos, melhoria da eficiência e eficácia para os usuários e para a cidade. Para tanto propõe ampliar e integrar as alternativas de transportes com implantação de novas vias priorizadas para o *transporte coletivo*, com faixas e pistas exclusivas para ônibus, terminais de integração modal e intermodal, medidas para a segurança e conforto de pedestres, tais como moderadores de tráfego, sinalização adequada e facilidades para os deslocamentos dos portadores de necessidades especiais. Para estes e outros objetivos estabeleceu-se um Plano de Ação, considerando os projetos prioritários por “região”.

#### Objetivos do Plano Diretor:

- Integração e prioridade para o Transporte Coletivo
- Melhoria de Mobilidade e Acessibilidade
- Gerenciamento dos Sistemas de Transporte e Trânsito
- Regulamentação e controle do setor
- Redução de custos e desoneração de tarifas

#### Premissas para as propostas

- Prioridade para o transporte coletivo no Sistema Viário
- Integração dos modais de transporte com redefinição das linhas (troncais, alimentadoras e vizinhas) e terminais.
- Sistemas de Informações Gerenciais
- Segurança, conforto da circulação, melhoria de mobilidade e acessibilidade.
- Controle Operacional
  - Sistema de bilhetagem eletrônica
  - Sistema de controle da frota
- Serviços diferenciados
- Ampliação e novos Corredores Estruturais no Sistema Viário

## **Impactos positivos**

São comprovados os impactos positivos decorrentes da implantação de corredores priorizados para transporte coletivo em termos de melhorias:

- ✓ da fluidez com o aumento da velocidade operacional dos veículos
- ✓ dos custos operacionais, pois o aumento da velocidade reduz gastos de combustível e perda de tempo de viagem;
- ✓ do meio ambiente com a redução da emissão de poluentes causadas por congestionamentos;
- ✓ da segurança com uma organização das travessias de pedestres, dos cruzamentos, dos estacionamentos, etc.
- ✓ do conforto com os abrigos, das travessias de pedestres com rampas e pisos diferenciados, das plataformas de piso alto no alinhamento do degrau do ônibus.

Atenta-se que o aumento de velocidade refletirá apenas positivamente, pois a segurança da via será garantida com elementos importantes como a sinalização, as rampas, os pisos diferenciados e os gradis.

Outro aspecto essencial é o sistema de monitoramento eletrônico do corredor de transporte coletivo.

## 7.1 – Região Norte



Trata-se de um importante projeto para a Melhoria das Condições de Acessibilidade a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, priorizado no Programa de Corredores Metropolitanos, relativo à principal ligação viária entre a Região dos Lagos e Norte Fluminense, com a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O fluxo de veículos incluindo coletivos intermunicipais, provenientes da RJ-106 com destino aos municípios da Região Metropolitana, encontra-se atualmente muito prejudicado devido aos constantes engarrafamentos na saturada Alameda São Boaventura em Niterói. As pessoas que se destinam ao Centro do Rio de Janeiro (via Ponte Presidente Costa e Silva) e ao Centro de Niterói são as mais sacrificadas, perdendo muito tempo e sendo submetidas ao estresse decorrente da baixa qualidade de acessibilidade do sistema viário em questão, sem priorização para o transporte coletivo.

O conjunto de vias a ser melhorado neste projeto é composto pela Alameda São Boaventura e pela Avenida Feliciano Sodré, que recebe todo o fluxo de veículos provenientes de São Gonçalo com destino ao Centro de Niterói.

Este corredor metropolitano também facilitará a integração com o atual sistema hidroviário (barcas e aerobarcos) e com o futuro sistema metroviário (Linha 3), desafogando o trânsito tanto na Ponte Presidente Costa e Silva quanto nas vias de acesso ao Centro do Rio de Janeiro.

O projeto é de baixo custo em relação ao seu grande número de pessoas beneficiadas, além de ser de fácil execução em curto espaço de tempo.

É importante ressaltar que a localização do Terminal de Integração do Barreto coincide com a área da estação do metrô da Linha 3 (Pátio de Manobra da Estação Leopoldina – R.F.F.S.A.), integrando as linhas municipais e intermunicipais com o sistema metroviário.

### **7.1.1 - Alameda São Boaventura**

A Alameda São Boaventura é um dos principais eixos viários de Niterói e compõe a ligação intermunicipal metropolitana Maricá – São Gonçalo - Niterói. Os congestionamentos são constantes, tanto pela saturação devido ao excesso de veículos, como pela indisciplina do próprio uso da via. A Alameda tem hoje duas pistas em sentidos contrários, com 3 (três) faixas em cada, em tráfego misto, sem controle disciplinar e conflitos entre ônibus e automóveis. Os pontos de parada de ônibus na calçada do lado direito causam turbulência e retenção de todos os veículos. Esta via tem seus congestionamentos maximizados nos horários de pico.

Mostra-se a seguir os volumes de tráfego levantados no PDTT:

#### **Sentido Fonseca - Centro**

<b>Horário</b>	<b>Ônibus Municipais</b>	<b>Ônibus Intermun.</b>	<b>Automóveis e Vans</b>	<b>Caminhões</b>
<b>Pico da manhã</b>	<b>85</b>	<b>185</b>	<b>2.322</b>	<b>40</b>
<b>Pico da tarde</b>	<b>84</b>	<b>163</b>	<b>1.650</b>	<b>66</b>

#### **Sentido Centro - Fonseca**

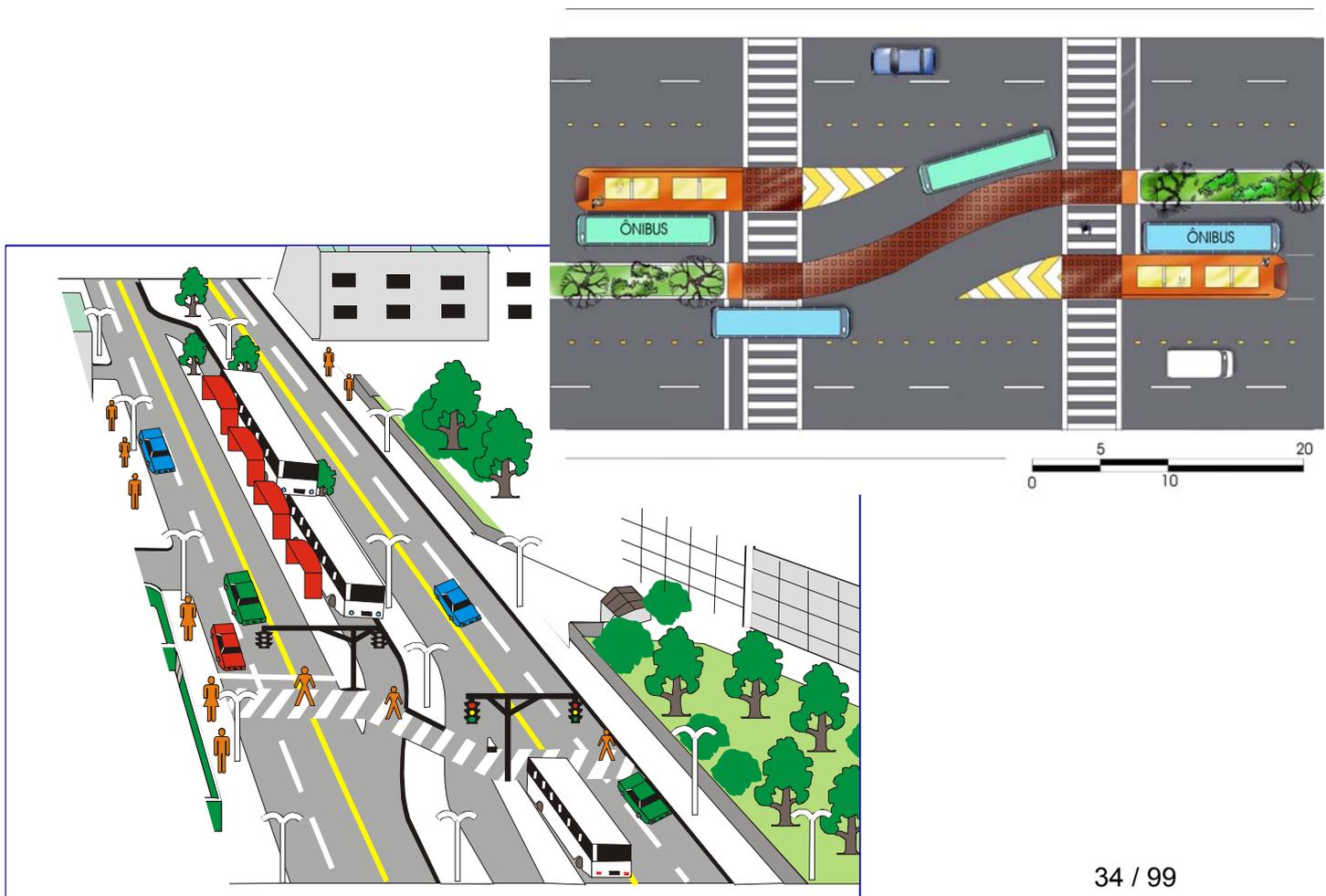
<b>Horário</b>	<b>Ônibus Municipais</b>	<b>Ônibus Intermun.</b>	<b>Automóveis e Vans</b>	<b>Caminhões</b>
<b>Pico da manhã</b>	<b>92</b>	<b>180</b>	<b>1.249</b>	<b>96</b>
<b>Pico da tarde</b>	<b>91</b>	<b>180</b>	<b>1.945</b>	<b>42</b>

## Situação proposta

Transformar a Alameda em corredor estrutural priorizado para o transporte coletivo. Mantendo-se as três faixas em cada sentido, mas utilizando a faixa da esquerda como seletiva para transporte coletivo com paradas em 6 plataformas construídas sobre o canal com capacidade para oito ônibus cada, obra esta, já aprovada pela SERLA/RJ. Todo a via será monitorada com sistema de controle eletrônico.

Com isso, toda a disputa de espaço e conflitos entre ônibus e automóveis serão eliminados, pois cada tipo de veículo terá o seu espaço próprio. A parada segregada permitirá maior conforto para os usuários, que não disputarão espaço com os pedestres passantes nas calçadas. O conforto e segurança serão garantidos com os abrigos, a manutenção da arborização existente, tratamento paisagístico com arborização com espécies arbóreas a serem definidas pela Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, as travessias com rampas, sinalização e as plataformas em nível mais alto para garantir acesso em nível ao primeiro degrau do ônibus.

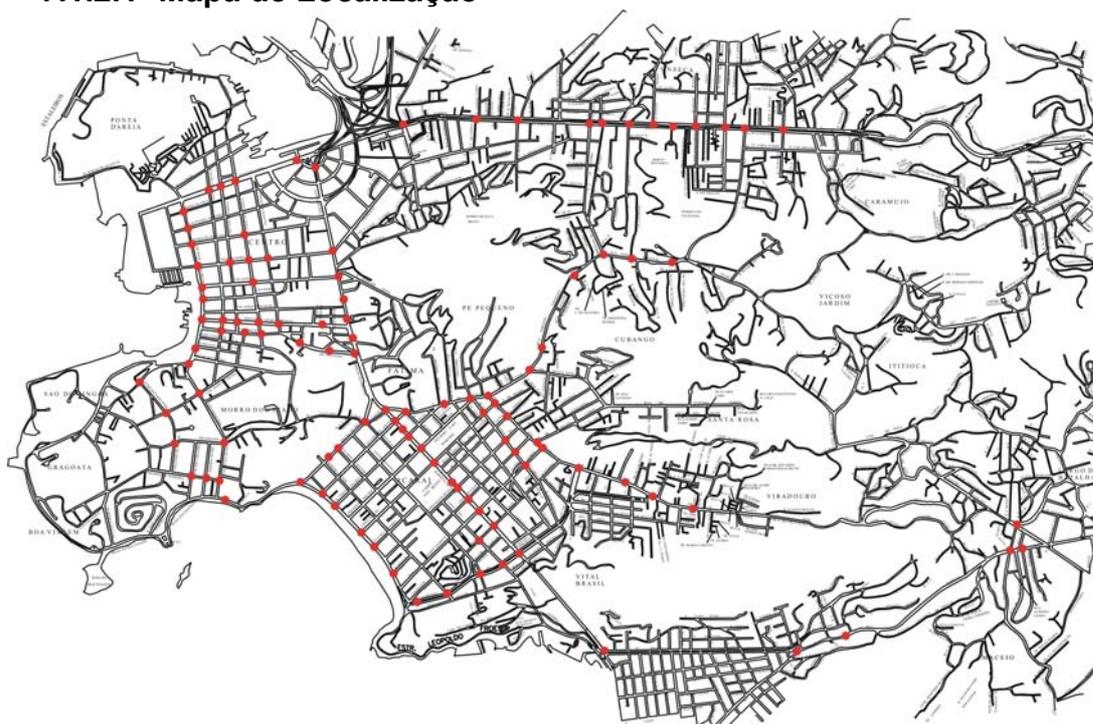
A faixa exclusiva para ônibus tem capacidade para cerca de 400 ônibus/hora, o que atende com segurança ao volume de ônibus da Alameda. Quanto aos automóveis, serão atendidos por duas faixas com capacidade para, no mínimo, 2500 veículos/hora, o que também atende aos volumes da Alameda.



### 7.1.2 – CTA – Controle de Tráfego por Área / Laços de Contagem por Veículos

Estão previstos instalações de conjuntos semafóricos com blocos principais, controladores eletrônicos programáveis, repetidores para pedestres, postes projetados e postes simples, nas principais vias da Região Norte e Região das Praias da Baía, que serão monitoradas por um Controlador de Tráfego por Área (CTA), instalado no Terminal João Goulart, no centro da cidade.

#### 7.1.2.1- Mapa de Localização



### 7.1.2.2- Levantamento semafórico

OBS: A Centralização dos semáforos da Alameda São Boaventura será realizada com recursos do B.I.R.D.

<b>INTERSEÇÃO</b>	<b>LOCALIZAÇÃO</b>
1	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X BEJAMIN CONSTANT
2	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X TRAV. ARI PINTO LIMA
3	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X MAGNÓLIA BRASIL
4	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X 22 DE NOVEMBRO
5	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X MANOEL AREAL
6	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X LEITE RIBEIRO
7	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X TENENTE OSÓRIO
8	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X HORTO
9	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X SOUSA SOARES
10	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X SÃO JANUÁRIO
11	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X DES. LIMA E CASTRO
12	ALAMEDA SÃO BOAVENTURA X PARDAL JUNIOR
13	JANSEN DE MELLO X PRAÇA RENASCENÇA
14	MARQUES DO PARANÁ X MARECHAL DEODORO
15	MARQUES DO PARANÁ X SÃO JOÃO
16	MARQUÊS DO PARANÁ - BOMBEIROS
17	MARQUES DO PARANÁ - PRÓXIMO AMARAL PEIXOTO
18	MARQUES DO PARANÁ X DJALMA DUTRA
23	ROBERTO SILVEIRA X PRESIDENTE BACKER
24	ROBERTO SILVEIRA X LOPES TROVÃO
25	ROBERTO SILVEIRA X IGREJA PORCIUNCULA
26	ROBERTO SILVEIRA X DOMINGUES DE SÁ
27	ROBERTO SILVEIRA X CINCO DE JULHO
28	ROBERTO SILVEIRA X MARIZ BARROS
29	ROBERTO SILVEIRA X AV. SETE SETEMBRO.

30	ROBERTO SILVEIRA X ARY PARREIRAS
31	PRES. ROOSEVELT X QUINTINO BOCAIUVA
32	PRES. ROOSEVELT X RUI BARBOSA
33	RUI BARBOSA X COLÉGIO HELENA TIPOF
34	RUI BARBOSA X VELHA ITAIPÚ
35	VER ARMANDO X IMPÉRIO DA BANHA
36	RIO BRANCO X FRÓES DA CRUZ
37	RIO BRANCO X SALDANHA MARINHO
38	RIO BRANCO X MARQUES DE CAXIAS
39	RIO BRANCO X MARECHAL DEODORO
40	RIO BRANCO X SÃO JOÃO (BARCAS SHOPPING)
41	RIO BRANCO X SÃO PEDRO
42	RIO BRANCO X AMARAL PEIXOTO
43	RIO BRANCO X AURELINO LEAL
44	RIO BRANCO X BADGER DA SILVEIRA
45	FELICIANO SODRÉ X MOINHO ATLÂNTICO
46	FELICIANO SODRÉ X BARÃO AMAZONAS
47	FELICIANO SODRÉ X VISC. ITABORAÍ
48	FELICIANO SODRÉ X VISC. URUGUAI
49	AMARAL PEIXOTO X EVARISTO VEIGA
50	AMARAL PEIXOTO X VISC. SEPETIBA
51	AMARAL PEIXOTO X LUIS LEOPOLDO
52	AMARAL PEIXOTO X MAESTRO FELICIO TOLEDO;
53	AMARAL PEIXOTO X VISC. URUGUAI
54	RUA DA CONCEIÇÃO X VISC. URUGUAI
55	RUA DA CONCEIÇÃO X WALTER GONÇALVES
56	RUA DA CONCEIÇÃO X LUIS LEOPOLDO
57	Dr. CELESTINO X MANOEL DE ABREU
58	Dr. CELESTINO X MARQUES DE OLINDA
59	Dr. CELESTINO X MARQUES DO PARANÁ
60	MIGUEL DE FRIAS X MEM DE SÁ

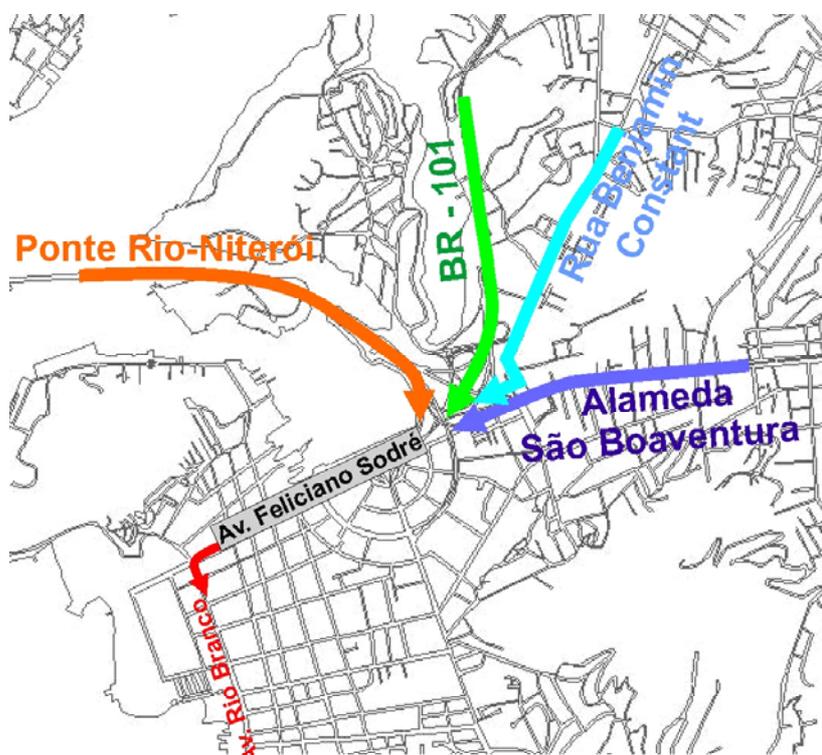
61	MIGUEL DE FRIAS X TAVARES DE MACEDO
62	MIGUEL DE FRIAS X COLÉGIO SÃO VICENTE
63	PRAIA ICARAÍ X MIGUEL DE FRIAS
64	PRAIA ICARAÍ X ALVARES DE AZEVEDO
65	PRAIA ICARAÍ X PEREIRA DA SILVA
66	PRAIA ICARAÍ X LOPES TROVÃO
67	PRAIA ICARAÍ X OTÁVIO CARNEIRO
68	PRAIA ICARAÍ X OSWALDO CRUZ
69	ARY PARREIRAS X IGREJA SÃO JUDAS TADEU
70	ARY PARREIRAS X MOREIRA CÉSAR
71	ARY PARREIRAS X IRINEU MARINHO
72	ARY PARREIRAS X LEMOS CUNHA
73	MARIO VIANA X PADRE LANNA
74	MARIO VIANA X HOSPITAL PROCORD
75	MARIO VIANA X COLÉGIO GUILHERME BRIGGS
76	MARIO VIANA X CONDOMÍNIO MARINHA
77	SANTA ROSA X PAULO CESÁR
78	SANTA ROSA X LOPES TROVÃO
79	SANTA ROSA X SIQUEIRA CAMPOS
80	SANTA ROSA X MARIZ E BARROS
81	SANTA ROSA X MIGUEL COUTO (CEGOS)
82	NORONHA TORREZÃO X VER. DUQUE ESTRADA
83	NORONHA TORREZÃO X BORRACHEIRO
84	NORONHA TORREZÃO X COLÉGIO Dr. MEMÓRIA.
85	NORONHA TORREZÃO X 22 DE NOVEMBRO
86	NORONHA TORREZÃO X COLÉGIO ITAPUCA
87	NORONHA TORREZÃO X CONDOMÍNIO 217
88	PAULO CÉSAR X GERALDO MARTINS
89	PAULO CÉSAR X DIONISIO HERTAL
90	PAULO CÉSAR X ALVARES DE AZEVEDO

91	MARECHAL DEODORO X VISC. SEPETIBA
92	MARECHAL DEODORO X BARÃO DO AMAZONAS
93	MARECHAL DEODORO X VISC. ITABORAÍ
94	BARÃO DO AMAZONAS X MARQUÊS DE CAXIAS
95	BARÃO DO AMAZONAS X SÃO JOÃO
96	PRAIA JOÃO CAETANO X CONDOMÍNIO Nº 141
97	PAULO ALVES X PRES. PEDREIRA.
98	PAULO ALVES X TIRADENTES
99	SÃO SEBASTIÃO X ANDRADES NEVES
100	RIO BRANCO X PROF. HERNANI MELO
101	PROF. HERNANI MELO X ANDRADE NEVES
102	VISCONDE MORAIS X TIRADENTES
103	PRESIDENTE PEDREIRA X NILO PEÇANHA
104	PRESIDENTE PEDREIRA X PEREIRA NUNES
105	LEMOS CUNHA X AV. SETE SETEMBRO.
106	LEMOS CUNHA X ARY PARREIRAS
107	RUI BARBOSA X COLÉGIO GOMES PEREIRA
108	GERALDO MARTINS X LOPES TROVÃO
109	GERALDO MARTINS X DOMINGUES DE SÁ
110	GERALDO MARTINS X CINCO DE JULHO
111	GERALDO MARTINS X MARIZ E BARROS

### 7.1.3 – Avenida Feliciano Sodré

Esta avenida com duas pistas separadas por uma calçada com posteamento recebe os fluxos de veículos provenientes da Alameda São Boaventura, da Ponte Presidente Costa e Silva e da Rua Dr. March, com destino ao centro de Niterói.

A Feliciano tem hoje também duas pistas em sentidos contrários, com 3 (três) faixas em cada, em tráfego misto, sem controle disciplinar e conflitos entre ônibus e automóveis. Os pontos de parada de ônibus na calçada do lado direito causam turbulência e retenção de todos os veículos. A situação desta via é ainda mais grave do que a Alameda, pois, aos ônibus desta última, somam-se os advindos da Av. Governador Roberto Silveira (Contorno) e da Ponte, somando cerca de 500 ônibus/hora, além dos automóveis, o que agrava em muito os congestionamentos.



Mostra-se a seguir os volumes de tráfego levantados no PDTT:

#### Sentido Fonseca - Centro

Horário	Ônibus Municipais	Ônibus Intermun.	Automóveis e Vans	Caminhões
Pico da manhã	103	443	1.452	63
Pico da tarde	79	353	1.653	27

#### Sentido Centro - Fonseca

Horário	Ônibus Municipais	Ônibus Intermun.	Automóveis e Vans	Caminhões
Pico da manhã	84	406	894	46
Pico da tarde	105	380	1.392	42

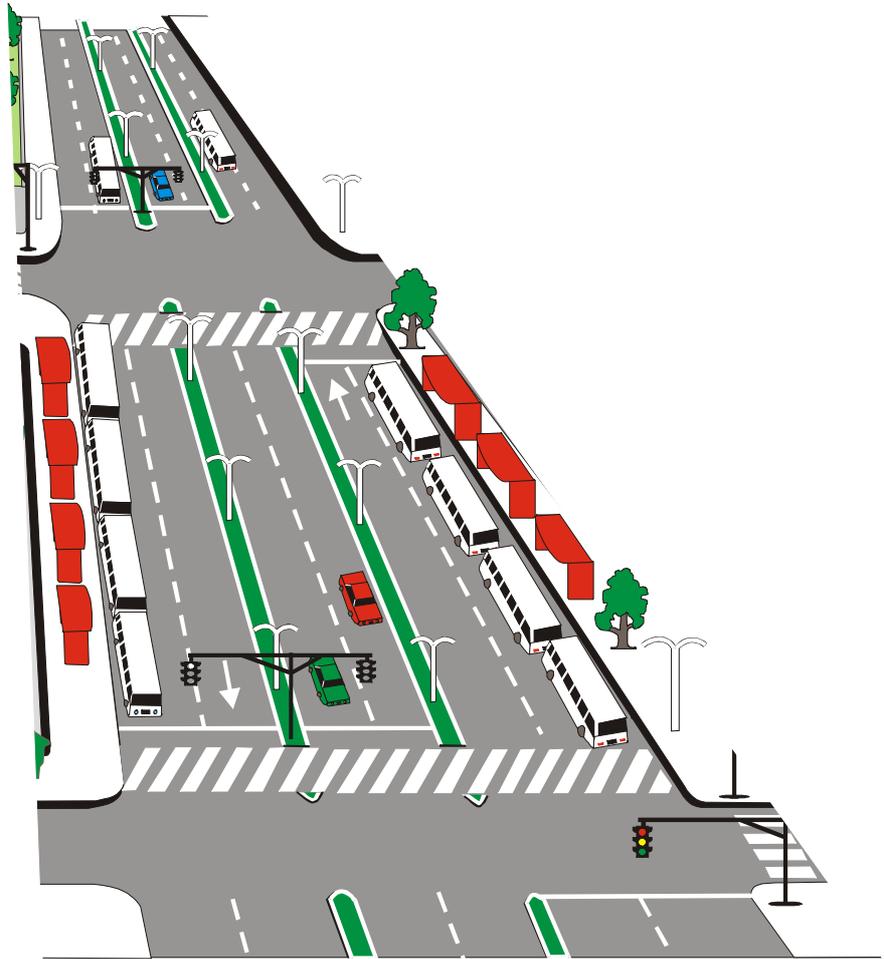
## **Situação proposta**

Transformar a Av. Feliciano Sodré em corredor estrutural priorizado com três pistas, um duas faixas cada, sendo as duas pistas laterais exclusivas para o transporte coletivo, uma em cada sentido. A pista central será para automóveis no sentido Fonseca - Centro e o fluxo em sentido contrário será feito através de *binário de vias* formado com a Rua Saldanha Marinho.

Cada pista exclusiva para ônibus terá capacidade para cerca de 700 ônibus/hora, considerando duas faixas e possibilidade de ultrapassagem no ponto de parada, o que atende com segurança ao volume de ônibus da Avenida.

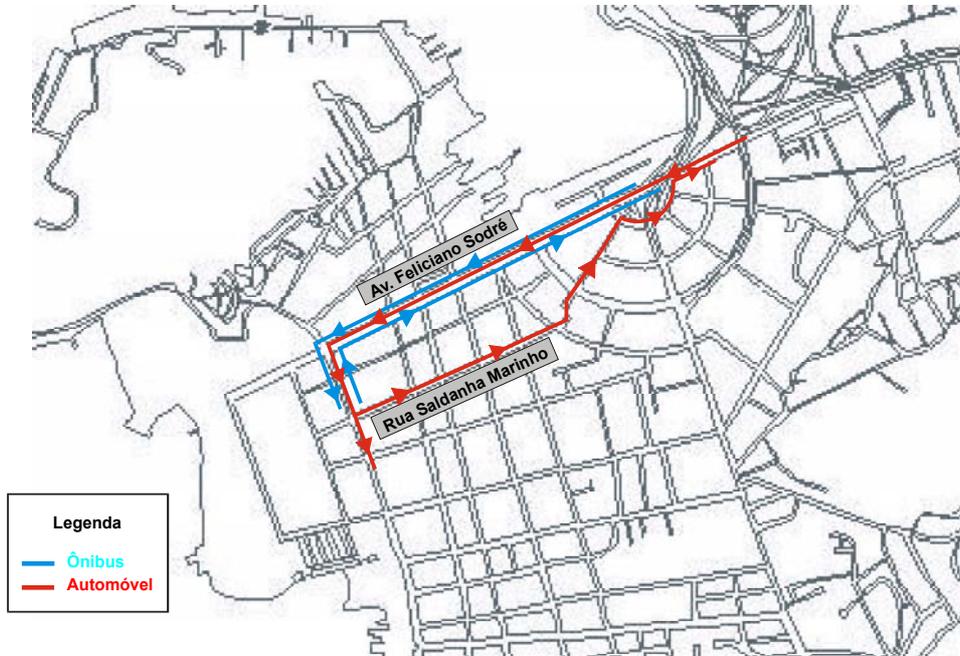
Quanto aos automóveis, serão atendidos por duas faixas com capacidade para, no mínimo, 2500 veículos/hora, o que também atende aos volumes da Avenida. Esta mesma capacidade será ofertada pela Rua Saldanha Marinho, que será urbanizada e valorizada com melhorias viárias.

O conforto, segurança, mobilidade e acessibilidade serão garantidos com os abrigos, as travessias de pedestres com rampas e a sinalização adequada.



### 7.1.4 - Rua Saldanha Marinho

A execução da travessia sobre o canal da Av. Washington Luiz, dará continuidade do fluxo de tráfego na Rua Saldanha Marinho, compondo o binário com a Avenida Feliciano Sodré, para tráfego de automóveis no sentido / Ponte.



**Alternativa Final : 5 linhas troncais com prioridade transp coletivo no sist viário**

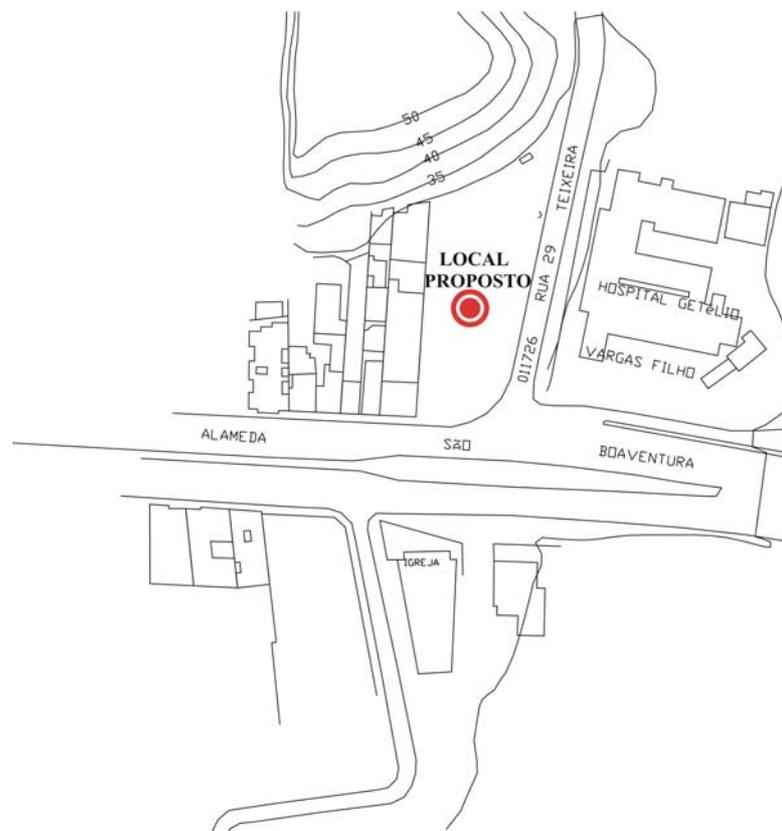
LINHAS	VEÍCULO TIPO	EXTENSÃO (km)			TEMPO DE VIAGEM (MIN)		INTERVALO ENTRE VIAGENS (min)		VIAGENS HORAPICO	KM RODADA HORAPICO	PASSAG HORAPICO SENTIDO	PMM	IR
		IDA	VOLTA	TOTAL	CALCULADO	CALCULADO							
Troncais	T1	Terminal Fonseca-Centro (via Av. Feliciano Sodré)	ônibus	4,8	5,0	9,8	34	9	7	68,6	447	3.841,6	1,00
	T2	Terminal Fonseca-Centro (via Av. Jansem de Mello)	ônibus	5,8	6,0	11,8	38	5	12	141,6	702	4.625,6	1,00
	T3	Terminal Fonseca-Charitas (via Av. Jansem de Mello)	ônibus	10,2	9,9	20,1	58	12	5	100,6	409	7.887,0	1,20
	T4	Terminal Fonseca-São Cristovão	ônibus	23,1	23,1	46,2	97	30	2	92,4	121	9.055,2	1,00
	T5	Charitas-Terminal Fonseca-Castelo	ônibus	31,5	31,5	63,0	128	10	6	378,0	390	12.348,0	1,00
Alimentadoras	A1	Terminal Fonseca-Teixeira de Freitas	microônibus	1,2	1,2	2,4	16	8	8	19,2	185	940,8	1,00
	A2	Terminal Fonseca-Riodades	microônibus	3,1	3,1	6,2	25	12	5	31,0	116	2.430,4	1,00
	A3	Terminal Fonseca-Largo do Moura (circular)	microônibus	2,6		2,6	16	6	10	26,0	240	1.019,2	1,00
	A4	Terminal Fonseca-Caramujo	microônibus	2,8	2,8	5,6	23	12	5	28,0	119	2.195,2	1,00
	A5	Terminal Fonseca-Morro do Céu	microônibus	4,4	3,8	8,2	30	7	9	73,8	206	3.214,4	1,00
	A6	Terminal Fonseca-Santa Barbara	ônibus	2,7	3,2	5,9	24	12	5	29,5	315	2.312,8	1,00
Circulares	49-1	Terminal Fonseca-Icaraí-Centro	ônibus	14,5		14,5	50	5	12	174,4	1.003	5.695,8	1,50
	49-2	Terminal Fonseca-Centro-Icaraí	ônibus	14,4		14,4	49	4	15	216,3	1.215	5.652,6	1,50
Total									101	1.379,4	5.468		

<b>Frota Total</b>	<b>IPK</b>	
ônibus 72	pagantes	2,44
microbus 37	total	3,22
<b>Quilometragem</b>		
km ida 898,2		
km volta 481,2		
total 1379,4		

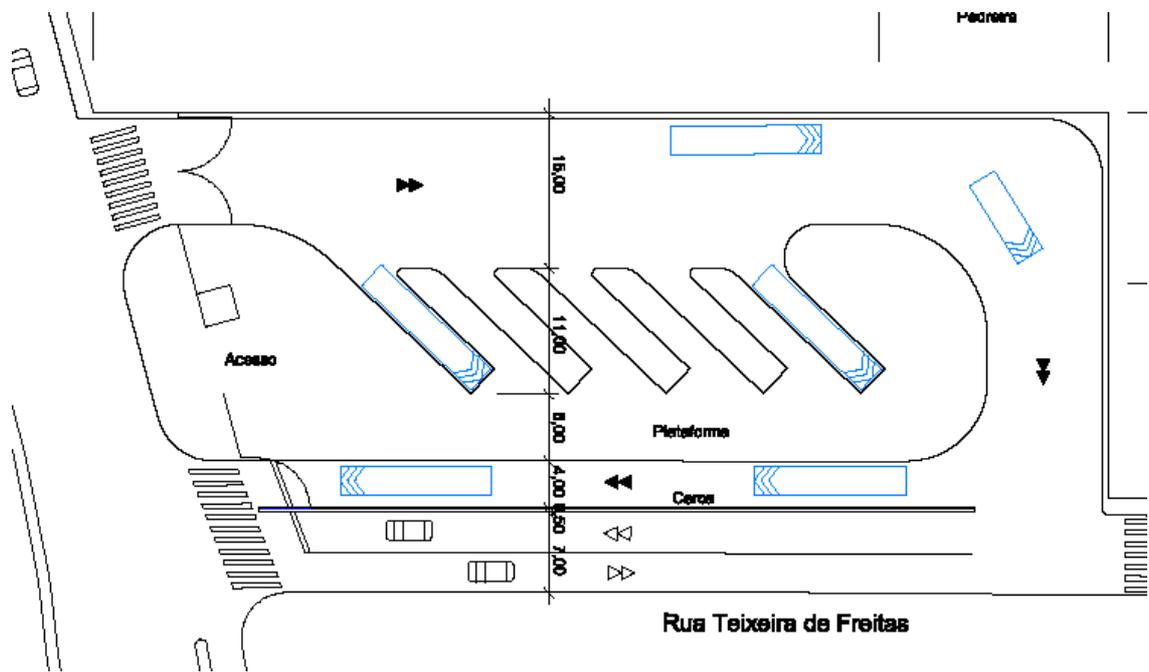
### 7.1.5 - Terminais de Integração:

Dos Terminais de Integração do Fonseca e do Barreto, partirão linhas troncais para o centro do Rio de Janeiro e linhas alimentadoras para os bairros de seu entorno, além de servir de passagem para outras linhas, permitindo aos usuários a troca de veículos de acordo com os itinerários que lhes sejam convenientes, possibilitando a implantação do bilhete único. Estes terminais haverá também um grande tratamento paisagístico em seu entorno com arborização com espécies arbóreas, a serem definidas pela Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos.

#### Terminal do Fonseca (localização)



# Terminal do Fonseca (projeto proposto)



## Terminal do Barreto (localização)



No quadro a seguir mostram-se os resultados do dimensionamento do sistema integrado proposto: resumo comparativo entre a situação atual e futura (linhas troncais e alimentadoras) e resultados detalhados por linha.

Neste contexto, observa-se uma redução média de 39% da frota e 49% de quilometragem na hora.pico. Quanto ao IPK diário de pagantes estima-se um aumento de 83%.

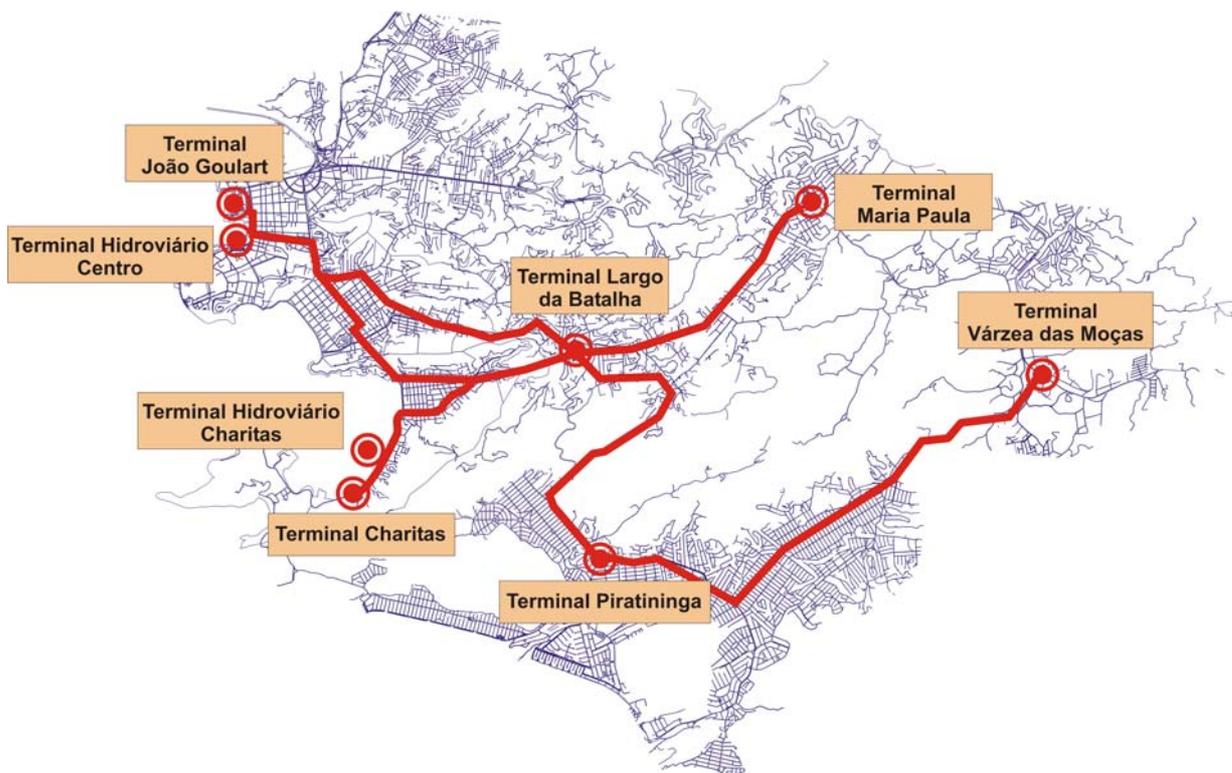
**Indicadores Comparativo da Situação  
Atual e do Sistema Integrado Proposto**

<b>F r o t a</b>		Atual	Proposto
	Ônibus	179	72
	Micro	0	37
	Total	179	109
	Variação%		-39%
<b>Q U I L O M E T R A G E M N A H O R A D E P I C O</b>	Km ida	1740,9	898,2
	Km volta	967,0	481,2
	Km total	2707,9	1379,4
	Variação%		-49%
<b>I P K</b>	Pagantes	1,33	2,44
	Total	1,76	3,22
	Variação% (pagantes)		83%

Observa-se que a demanda considerada para dimensionamento foi a do sentido mais carregado na hora de pico. Considerou-se também capacidade do ônibus de 70 passageiros e do microônibus de 25.

Observando o quadro acima se nota que haverá após implantação do sistema integrado proposto, uma redução da frota, redução da quilometragem percorrida no horário de pico. e se que a demanda considerada para dimensionamento foi a do sentido mais carregado na hora de pico. Considerou-se também capacidade do ônibus de 70 passageiros e do microônibus de 25.

## 7.2 - Região Oceânica/Pendotiba/Leste



As regiões Oceânica e Leste da cidade de Niterói apresentam predominância do crescimento populacional, seguida pela região de Pendotiba. Tal crescimento não vem sendo acompanhado pelos sistemas viário e de transporte, que permanecem com capacidade limitada e baixo padrão de atendimento, o que desestimula a continuidade desta expansão.

Existem vários pontos de conflito e 'gargalos', que acarretam congestionamentos, pontos críticos que geram insegurança e acidentes para motoristas e pedestres.

A proposta apresentada para o transporte nessa região, é a implantação de um sistema integrado tronco alimentador, com diversas intervenções físicas para priorizar o transporte coletivo ampliando as alternativas da malha viária visando eliminar ou reduzir os conflitos identificados.

## **Política de Desenvolvimento Urbano da Região Oceânica**

A fim de cumprir exigências do BNDES quanto à relação da política de desenvolvimento urbano para a Região Oceânica de Niterói e sua relação com o PDTT.

### **Histórico**

A Região Oceânica é composta pelos bairros de Cafubá, Camboinhas, Engenho do Mato, Itacoatiara, Itaipu, Jacaré, Jardim Imbui, Maravista, Piratininga, Santo Antônio e Serra Grande agrupados nas sub-regiões de Itaipu, Jacaré, Engenho do Mato e Piratininga. Situada na porção sudeste do município, sua área está compreendida por uma grande baixada cercada pelos Morros da Viração, Sapezal, Santo Inácio, Cantagalo, Jacaré, pelas serras Grande e da Tiririca e pelo Oceano Atlântico. Limita-se ao Noroeste com os bairros de Jurujuba, Charitas, São Francisco e Cachoeiras, da Região das Praias da Baía; ao Norte com os bairros de Maceió, Cantagalo, Vila Progresso e Muriqui, da Região de Pendotiba; ao Nordeste com os bairros de Rio do Ouro e Várzea das Moças, da Região Leste; ao Sudeste com o Município de Maricá e ao Sul com o Oceano Atlântico.

A Região possui características que lhe são peculiares, como o sistema lagunar (as lagoas de Piratininga e Itaipu), as praias oceânicas (Itacoatiara, Itaipu, Camboinhas, Sossego, Piratininga e Imbuí), as serras recobertas por vegetação e os costões rochosos, que lhe conferem um dos mais belos conjuntos paisagísticos naturais do Município.

Na área hoje correspondente à região viviam povos indígenas dos quais restam apenas alguns vestígios encontrados na Duna Grande de Itaipu, tombada como patrimônio arqueológico, e expostos no Museu Arqueológico de Itaipu. Com a chegada dos portugueses à ocupação deu-se com fins agrícolas e durante muito tempo essa produção esteve limitada a poucos produtos de subsistência.

Os primeiros núcleos populacionais desenvolveram-se a partir do século XVIII. Em janeiro de 1755, através de um alvará, foi criada a Freguesia de São Sebastião de Itaipu. Economicamente mais pobre que as outras freguesias, São Sebastião de Itaipu possuía duas atividades principais: a pesca e a agricultura. Dentro deste quadro desenvolveram-se algumas fazendas na região, das quais podemos destacar a Fazenda do Engenho do Mato, a de Piratininga e a de Itacoatiara.

Na segunda metade do século XVIII, a atividade agrícola apresenta-se em declínio. Era a contrapartida ao desenvolvimento do comércio indiretamente gerado pelo Ciclo de Ouro, que acabou transferindo para a pesca marítima e lagunar a mão-de-obra excedente das lavouras. Como consequência de tais processos, muitas fazendas da região começaram a ser divididas, dando origem aos sítios e às chácaras.

## **Crescimento Econômico**

A Região Oceânica caracteriza-se pela ocupação residencial, principalmente a partir da década de 70, quando as residências de caráter temporário e de finais de semana dos segmentos sociais de média e alta renda tornam-se moradia fixa para um crescente número de indivíduos que se deslocou dos bairros centrais, de outros municípios limítrofes e da própria capital em direção às áreas de expansão natural da cidade. Ao lado do crescimento populacional e do aumento do número de domicílios permanentes, há uma proliferação de centros comerciais e de serviços ao longo de suas principais vias, atendendo à nova demanda por produtos e serviços especializados.

O comércio localizado, de porte médio e pequeno, é progressivamente substituído por supermercados e centros comerciais, havendo uma mudança no padrão de locação, concentração e oferta de produtos e serviços cada vez mais diversificados e especializados. Filiais de estabelecimentos comerciais e agências bancárias instalam-se, ofertando serviços e produtos que anteriormente não eram encontrados na região. Um crescente número de profissionais liberais se estabelece, prestando serviços médicos, odontológicos, advocatícios, dentre outros. Academias de ginástica, cursos profissionalizantes e de línguas, consultórios e escritórios ocupam as salas comerciais localizadas nos novos centros.

O comércio e os serviços presentes na Região localizam-se, na sua maioria, ao longo da Estrada Francisco da Cruz Nunes, desde seu início no Bairro do Cafubá, passando por Piratininga, parte de Jacaré e de Itaipu, até a entrada de Itacoatiara. Há predomínio de estabelecimentos voltados para a construção, ao lado de bares, lanchonetes e padarias.

Pequenas indústrias e manufaturas de artefatos de cimento, como lajes, tijolos, placas e blocos pré-moldados, dão suporte ao crescente número de obras.

Verifica-se que a Região das Praias Oceânicas é a área mais promissora na cidade para as atividades econômicas relacionadas ao lazer, turismo, construção e mercado imobiliário; é também, onde as atividades de serviços e comércio deverão mais se desenvolver, na razão direta de sua ocupação.

A dinâmica imobiliária, caracterizada pela mobilidade populacional, a procura e a oferta de imóveis residenciais e comerciais, terrenos e lotes, e paralelamente, o lançamento de produtos do setor direcionados para segmentos de maior poder aquisitivo, tornam as atividades de construção, incorporação, administração e vendas, as mais ativas e presentes, inclusive alterando a demanda por transporte coletivo de qualidade com rapidez e ar condicionado.

As amenidades e belezas naturais, suas praias oceânicas, as encostas montanhosas e as reservas florestais propiciam o turismo, sendo um dos seus setores mais promissores. Apesar dos incentivos municipais, a oferta de meios de hospedagem é pequena, existindo apenas algumas pousadas, constituindo uma estrutura incompatível com a potencialidade do setor. A concentração de bares, restaurantes e casas noturnas faz da região uma opção de lazer na cidade, o que vem atraindo indivíduos de outras regiões e dos municípios vizinhos.

A agricultura de subsistência e a criação de animais não são atividades consideráveis

### **O Plano Urbanístico (PUR) da Região Oceânica**

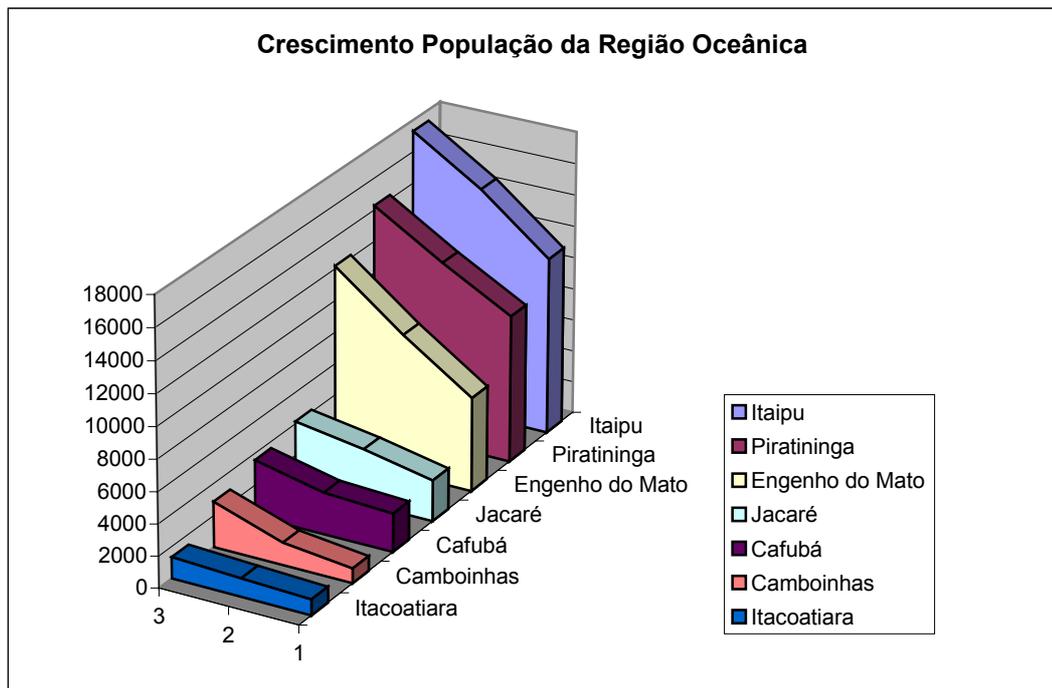
Os Planos Urbanísticos Regionais são leis de iniciativa do Poder Executivo elaboradas com a participação de todos os segmentos da sociedade civil, que implementam as diretrizes regionais estabelecidas no Plano Diretor.

Em 1994 foi iniciada a elaboração do PUR da Região Oceânica, cuja minuta foi concluída em 1996. A votação na Câmara se deu em 2002, e em abril desse ano foi sancionada a Lei 1968, que institui o Plano Urbanístico da região Oceânica, contendo toda a regulamentação de uso e ocupação do solo e consubstanciando as diretrizes de planejamento para a Região. O Plano deverá ser revisto em 5 anos. O processo de elaboração do PUR da Região Oceânica representa um marco no Planejamento Urbano do Município em que a sociedade civil assume seu legítimo papel de co-responsável na formulação das regras de ordenação do território que habita.

Segmentos da sociedade civil organizada encaminharam as suas propostas à minuta do Projeto de Lei, consolidando suas reivindicações. Estas propostas foram discutidas em reuniões entre técnicos da Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente e da Secretaria das Praias Oceânicas, representantes das comissões locais e a Câmara Técnica formada pelo Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente. As propostas consensuais foram incorporadas ao anteprojeto de Lei e as demais serão encaminhadas como emendas aditivas, supressivas ou modificativas, para serem votadas em Plenária do Conselho. Este processo resultará no projeto de Lei que, após análise do Prefeito, será enviado à Câmara Municipal para discussão e votação, ocasião em que poderá receber novas emendas.

No título de Disposições Gerais são estabelecidos os princípios e diretrizes que orientam o PUR da Região Oceânica e é estabelecido o modelo de organização territorial. No referente ao abairramento, foram criados os bairros de Jardim Imbuí, Santo Antônio, Maravista e Serra Grande (Loteamento SOTER).

No título de Promoção do Desenvolvimento Urbano são dadas as diretrizes prioritárias para Proteção do Meio Ambiente, Patrimônio Cultural, Ações de Habitação Popular, Transportes e Sistema Viário, Serviços Públicos e Equipamentos Urbanos e Comunitários Turismo e Lazer. Neste título são previstos programas e ações que garantem estas diretrizes. No capítulo de Meio Ambiente são estabelecidos o zoneamento e a regulamentação da APA das Lagunas e Florestas de Niterói. Serão regulamentadas as Áreas de Especial Interesse Ambiental, delimitando áreas de preservação permanente a partir das características locais e a incorporação das áreas já definidas na aprovação dos processos de parcelamento do solo.



## POPULAÇÃO E CRESCIMENTOS ANUAIS

Bairro	1991	1996	2000	Crescimento 91 a 96	Crescimento 96 a 00	Crescimento 91 a 00
Itaipu	11136	14572	17299	5,53	4,38	5,02
Piratininga	9268	11638	14254	4,66	5,2	4,9
Engenho do Mato	5921	8858	12184	8,39	8,3	8,35
Jacaré	2582	3468	4148	6,08	4,58	5,41
Cafubá	2417	2633	3589	1,73	8,05	4,49
Camboinhas	926	1412	2871	8,8	19,41	13,4
Itacoatiara	995	1146	1336	2,87	3,91	3,33
<b>Região Oceânica</b>	<b>33245</b>	<b>43727</b>	<b>55681</b>	<b>5,63</b>	<b>6,23</b>	<b>5,9</b>

Bairro	Estimativa de população com base no Crescimento anual 1991 – 2000					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Itaipu	18167	19078	20035	21040	22095	23203
Piratininga	14952	15685	16453	17259	18105	18992
Engenho do Mato	13201	14303	15497	16791	18193	19712
Jacaré	4372	4609	4858	5121	5398	5690
Cafubá	3750	3919	4095	4278	4471	4671
Camboinhas	3256	3692	4186	4747	5383	6104
Itacoatiara	1380	1426	1474	1523	1574	1626
<b>Região Oceânica</b>	<b>58965</b>	<b>62443</b>	<b>66125</b>	<b>70025</b>	<b>74155</b>	<b>78529</b>

## POPULAÇÃO E CRESCIMENTOS ANUAIS

Bairro	1991	1996	2000	Crescimento 91 a 96	Crescimento 96 a 00	Crescimento 91 a 00
Matapaca	508	558	830	1,9	10,44	5,61
Maria Paula	4251	4614	6048	1,65	7	4
Muriqui	868	787	991	-1,94	5,93	1,48
Vila Progresso	2160	2391	2943	2,05	5,33	3,5
Várzea das Moças	1469	1652	1999	2,38	4,88	3,48
Rio do Ouro	3171	3100	3550	-0,45	3,45	1,26
Sapê	4201	4524	4837	1,49	1,69	1,58
Ititoca	7847	7778	7663	-0,18	-0,37	-0,26
Badu	4290	5419	5290	4,78	-0,6	2,36
Cantagalo	6540	8035	7749	4,2	-0,9	1,9
Largo da Batalha	8689	9823	9013	2,48	-2,13	0,41
<b>Região Pendotiba</b>	<b>43994</b>	<b>48681</b>	<b>50913</b>	<b>2,05</b>	<b>1,13</b>	<b>1,64</b>

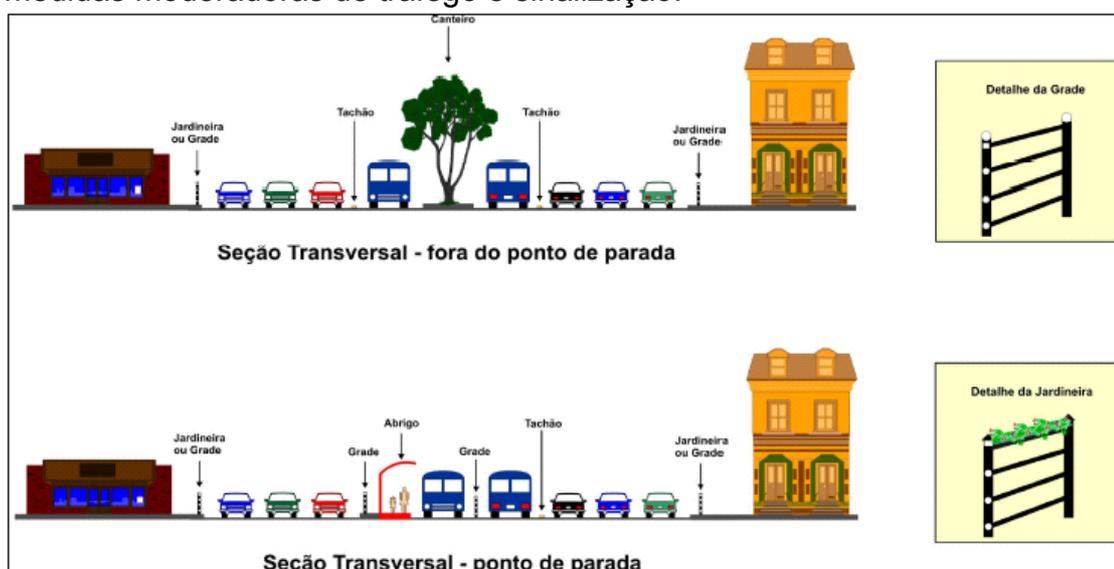
Bairro	Estimativa de população com base no Crescimento anual 1991 – 2000					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Matapaca	877	926	978	1032	1090	1151
Maria Paula	6290	6541	6802	7074	7357	7651
Muriqui	1006	1021	1036	1051	1067	1083
Vila Progresso	3046	3152	3263	3377	3495	3617
Várzea das Moças	2069	2141	2215	2292	2372	2455
Rio do Ouro	3595	3640	3686	3733	3780	3828
Sapê	4913	4991	5070	5150	5231	5314
Ititoca	7643	7623	7603	7583	7563	7543
Badu	5415	5542	5673	5806	5943	6083
Cantagalo	7896	8047	8200	8356	8515	8677
Largo da Batalha	9050	9087	9124	9161	9198	9236
<b>Região Pendotiba</b>						

## 7.2.1 - Estrada Francisco da Cruz Nunes

A Estrada Francisco da Cruz Nunes é a principal via existente da Região Oceânica, e que deverá receber priorização para o transporte coletivo, melhoria da segurança e acessibilidade para pedestres e aumento de capacidade nos segmentos saturados:

### Situação proposta

- Trecho do Largo da Batalha Cemitério ao Parque da Colina: alargamento, implantação de faixa seletiva para ônibus no contra-fluxo em um dos sentidos e disciplinamento de pontos de parada, travessias, etc.
- Trecho do Cemitério Parque da Colina à interseção com Av. Ewerton Xavier (antiga Av. Central), alteração do perfil transversal da via, implantação de faixa seletiva para ônibus nos dois sentidos na faixa junto ao canteiro central, implantação dos pontos de parada junto no canteiro, disciplinamento de travessias de pedestres e de giros de automóveis, medidas moderadoras de tráfego e sinalização;
- Trecho da interseção com Av. Ewerton Xavier (antiga Av. Central) até Praia de Itaipu: duplicação da via para duas pistas, implantação de pontos de parada ordenados, disciplinamento de travessias de pedestres e de giros de automóveis, medidas moderadoras de tráfego e sinalização.



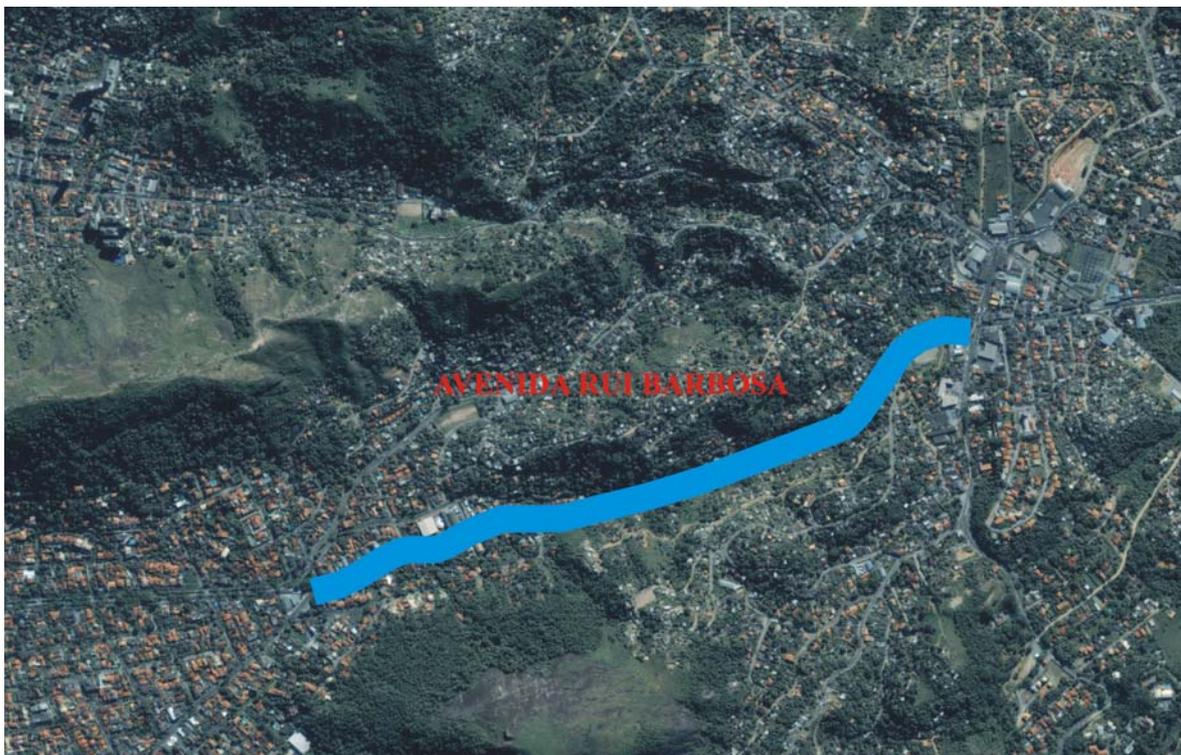
### 7.2.2 - Binário Estrada Alcebiades Pinto

Entre o Largo da Batalha e o Cemitério Parque da Colina, a Estrada Alcebiades Pinto e a Estrada Francisco da Cruz Nunes formarão um binário passando pela Estrada Caetano Monteiro.



### 7.2.3 – Avenida Rui Barbosa (antiga Estrada da Cachoeira)

É o tronco de ligação dos Terminais Largo da Batalha, Piratininga, Maria Paula e Várzea das Moças ao Centro através da Avenida Roberto Silveira ou Avenida Jornalista Francisco Alberto Torres (Praia de Icaraí).



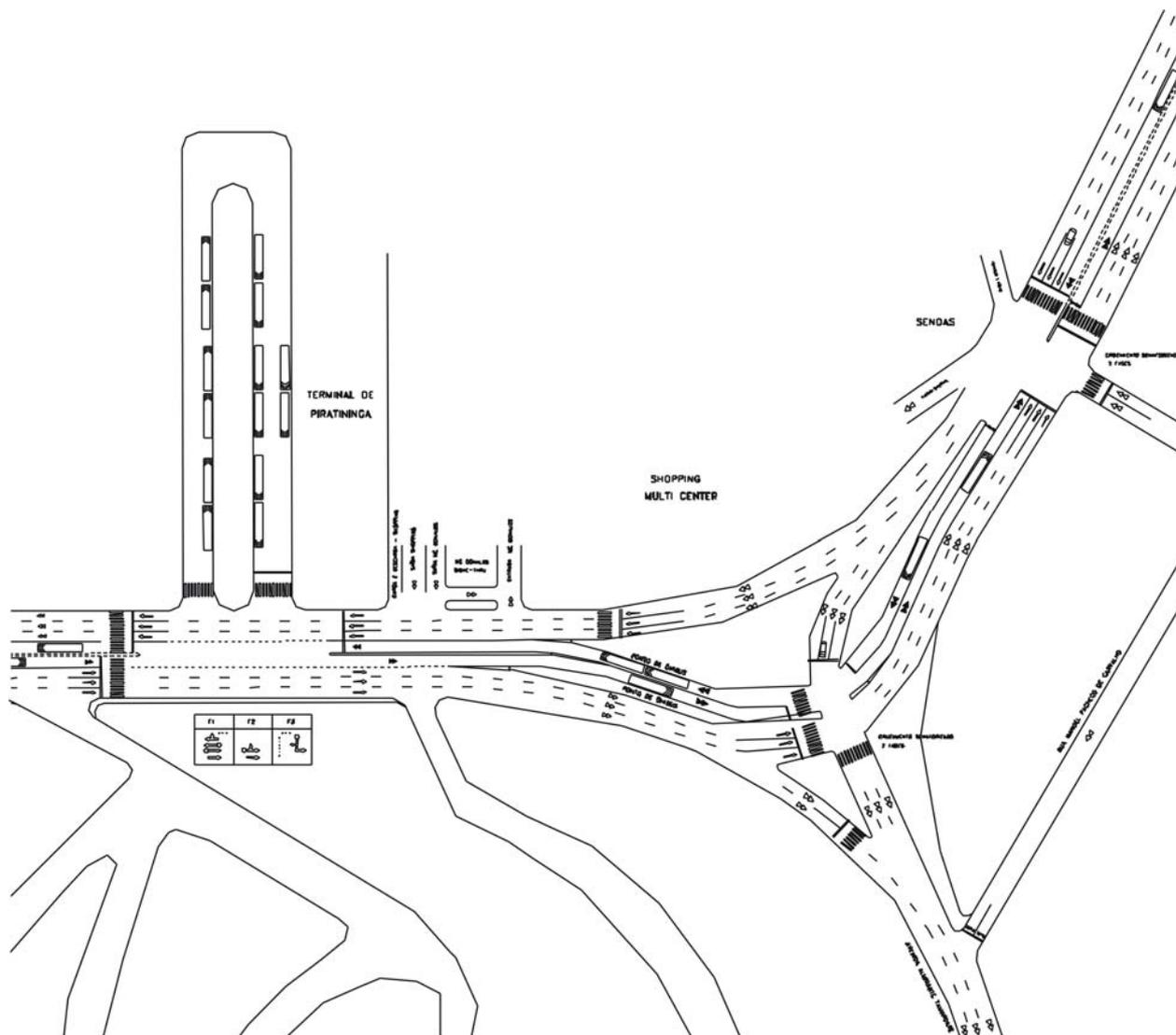
## 7.2.4 - Terminal de Piratininga

Desse Terminal de médio porte partirá uma linha troncal com destino ao Centro, passando pelo Terminal do Largo da Batalha e alimentadoras para a Praia de Itaipu via Itacoatiara, para Várzea das Moças via Engenho do Mato. Para sua localização está sendo estudado uma alternativa na área de expansão do shopping, próximo ao trevo de Piratininga (Av. Francisco da Cruz Nunes).

### Terminal Piratininga (localização)



# Terminal Piratininga (projeto proposto)

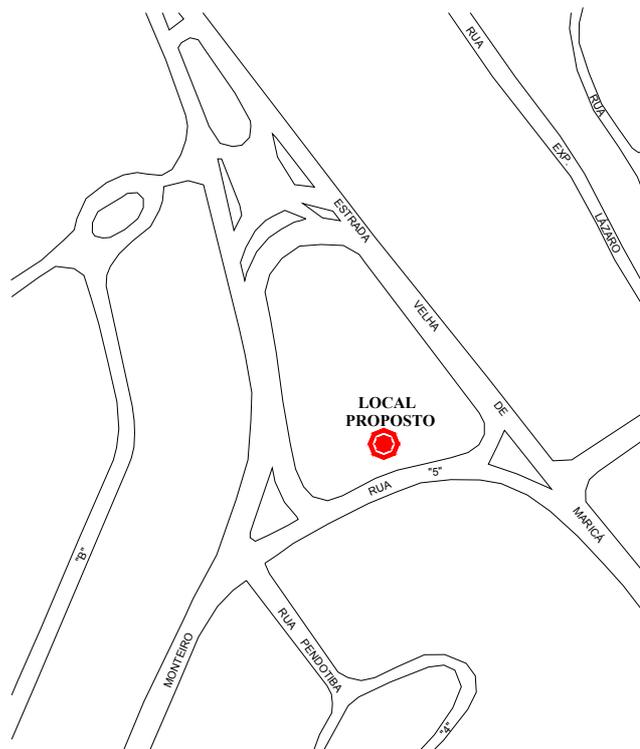


PDTT2005		
LINHAS		BAIAS
T1	Terminal Piratininga - Centro (via Cachoeiras e Praia Icarai)	2
T2	Terminal Piratininga - Centro (via Cachoeiras e Av. Roberto Silveira)	2
A1	Terminal Piratininga-Praia de Itaipu	1
A2	Terminal Piratininga-Eng. do Mato.	1
A3	Terminal Piratininga-Várzea das Moças	1
T5	Terminal Piratininga-Centro (via Cachoeiras e Av. Roberto Silveira)	1
T6	Terminal Piratininga-Centro (via Viradouro e Santa Rosa)	2
A4	Terminal Piratininga-Praia Piratininga	1
A5	Terminal Piratininga-Camboinhas	1

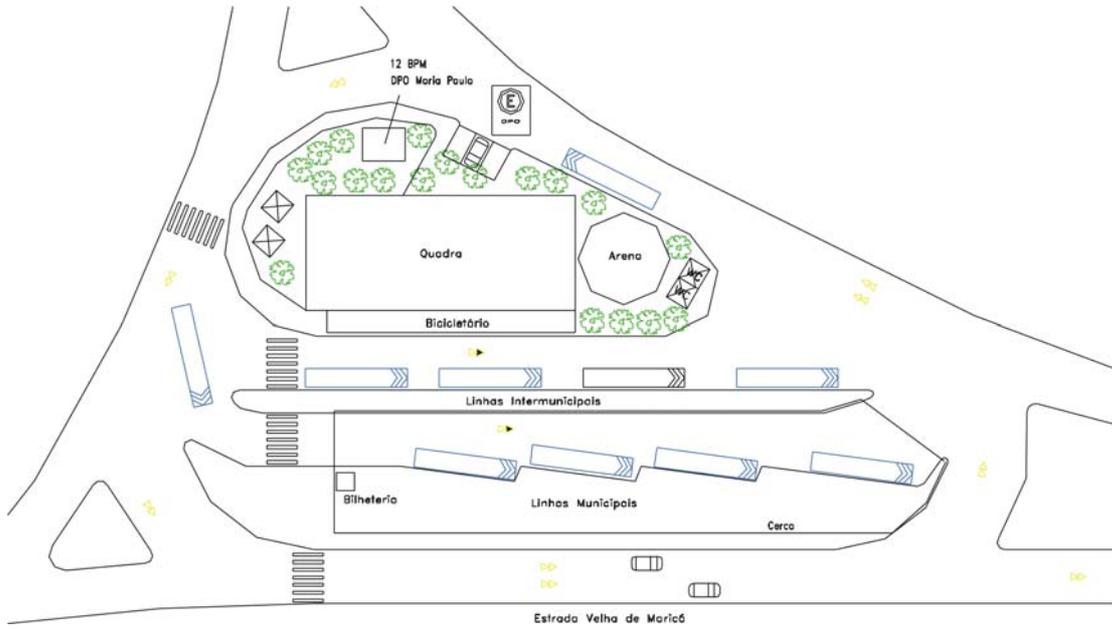
### 7.2.5 - Terminal de Maria Paula

Será um Terminal de menor porte de onde partirá uma linha troncal para o Centro passando pelo Terminal do Largo da Batalha e linhas alimentadoras para os bairros de Baldeador e de Rio do Ouro. Para sua localização foi analisado o aproveitamento da Praça Tancredo Neves, em Maria Paula.

#### Terminal Maria Paula (localização)

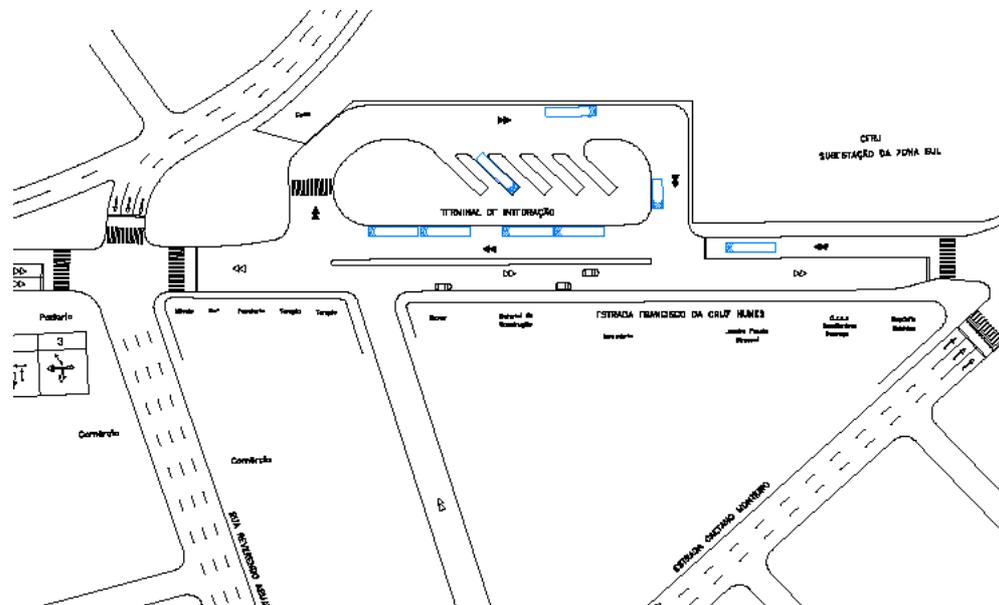


# Terminal Maria Paula (projeto proposto)





## Terminal Largo da Batalha (projeto proposto)



No quadro seguinte mostram-se os resultados do dimensionamento do sistema integrado proposto: resumo comparativo entre a situação atual e futura (linhas troncais e alimentadoras) e resultados detalhados por linha.

*Neste contexto, observa-se uma redução média de 12% da frota e 8,6% de quilometragem na hora.pico. Quanto ao IPK diário de pagantes estima-se um aumento de 8.8%.*

Reitera-se que, além da melhoria de eficiência refletida nos seguintes indicadores, o sistema permitirá ampliação do atendimento através da integração, isto é, deslocamentos entre origens e destinos que hoje são feitos com pagamento de duas tarifas passarão a ser realizados com tarifa única e transbordo entre duas ou mais linhas nos terminais.

**Comparativo da Situação Atual e do Sistema Integrado**

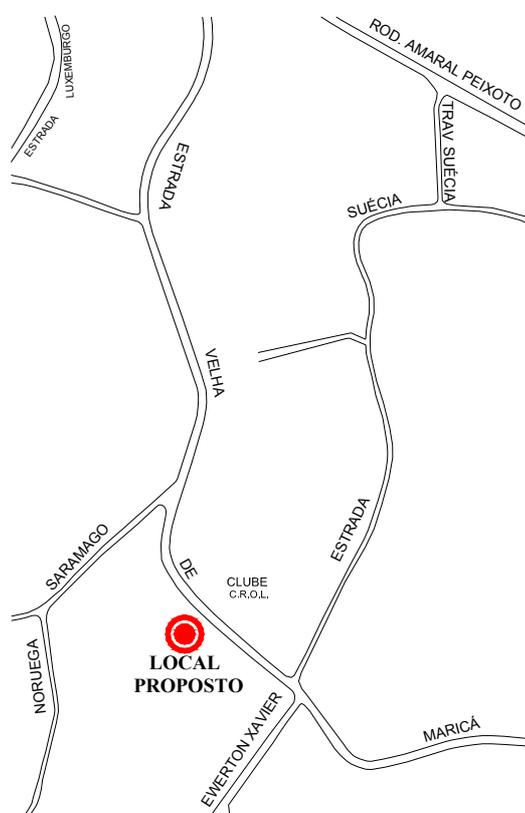
		Atual	Proposto
Frota	Ônibus	180	170
	Micro	29	16
	Total	209	186
	Variação%		-12%
Quilometragem Hora pico	Km ida	2.170,6	1921,6
	Km volta	2.147,9	2026,7
	Km total	4.318,5	3948,3
	Variação%		-8,6%
IPK	Pagantes	1,36	1,48
	Total	1,94	2,11
	Variação% (pagantes)		8,8%

Observa-se que a demanda considerada para dimensionamento foi a do Sentido Mais Carregado na Hora de Pico. Considerou-se também capacidade do ônibus de 70 passageiros e do microônibus de 25.

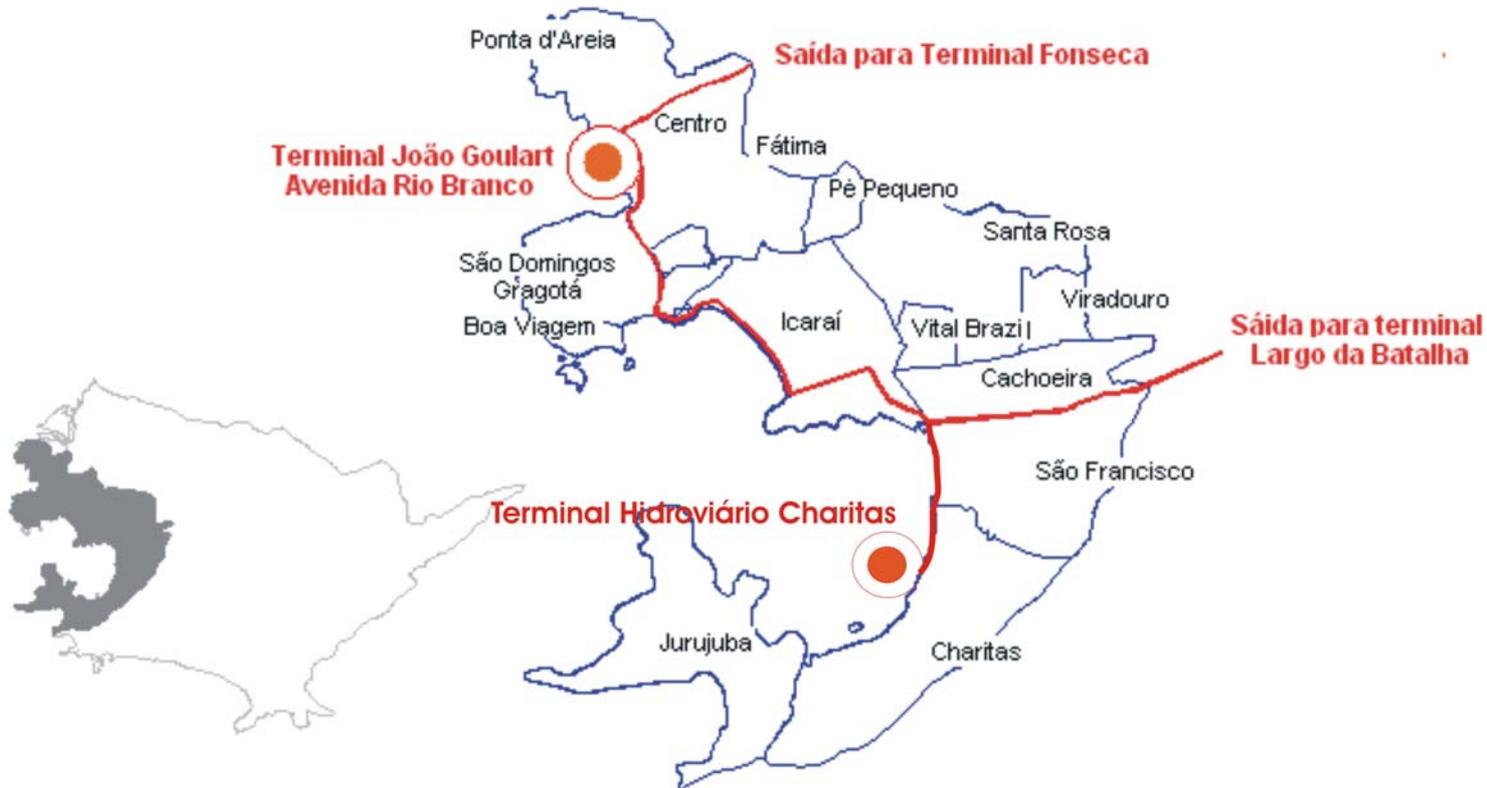
### 7.2.7 - Terminal de Várzea das Moças

Será um Terminal de menor porte de onde partirá uma linha troncal para o Centro passando pelo Terminal de Piratininga e linhas alimentadoras para os bairros de Engenho do Mato e de Rio do Ouro. Para sua localização foi estudada a alternativa de aproveitamento do terreno do Clube C.R.O.L., a ser desapropriado.

#### Terminal Várzea das Moças (localização)



### 7.3 – Região Praias da Baía



A Região de Praias da Baía subdivide-se em cinco sub-regiões: Centro, Icaraí, São Francisco, Santa Rosa e Jurujuba que abrange unidades diferenciadas que a tornam complexa.

Com uma população de 141 mil habitantes o que corresponde a 42 % da população do Município de Niterói, é a região mais adensada do Município.

As áreas do Centro e Icaraí são os principais pólos de atração para as demais regiões e para os municípios vizinhos, além de servirem de passagem para o Rio de Janeiro.

Por essa razão, sua malha viária é bastante solicitada e com poucas alternativas, causando horas de intenso congestionamento. A região é atendida tanto com linhas municipais e intermunicipais, mas com grande superposição de itinerários nas vias principais. O que agrava ainda mais o congestionamento. Além dessas linhas de ônibus, é servida também por ligações hidroviárias – Praça Araribóia x Praça XV e Charitas x Praça XV.

### 7.3.1 - Av. Amaral Peixoto

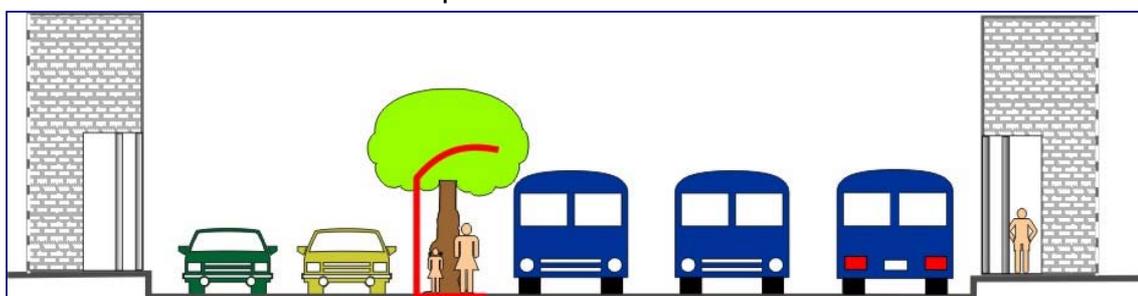
É uma das principais vias do centro da cidade, representando importante ligação das demais zonas com os principais pontos de atração de pessoas em área central. Opera num único sentido para a Av. Rio Branco, realizando um binário com a Rua da Conceição, que possui sentido inverso.

É utilizada como passagem por diversas linhas de ônibus, com grande embarque e desembarque de passageiros, e como ponto final. Embora a via seja bem larga o trânsito no local apresenta-se complexo, com diversos conflitos entre ônibus, automóveis e pedestres.

#### Situação proposta

Para ordenação do trânsito da Avenida Amaral Peixoto, eliminando-se diversos conflitos, a solução adotada prevê a construção de uma pista exclusiva para ônibus, com três faixas, na lateral esquerda da via (sentido da Estação Hidroviária Centro), deixando duas faixas para automóveis no atual sentido, concentrando nesta pista, o tráfego de ônibus nos dois sentidos, liberando a Rua da Conceição desse tráfego. Os pontos de parada serão alternados, permitindo-se a realização de ultrapassagem por parte dos ônibus que não necessitem parar para embarque/desembarque de passageiros.

Pista exclusiva para ônibus na Av. Amaral Peixoto



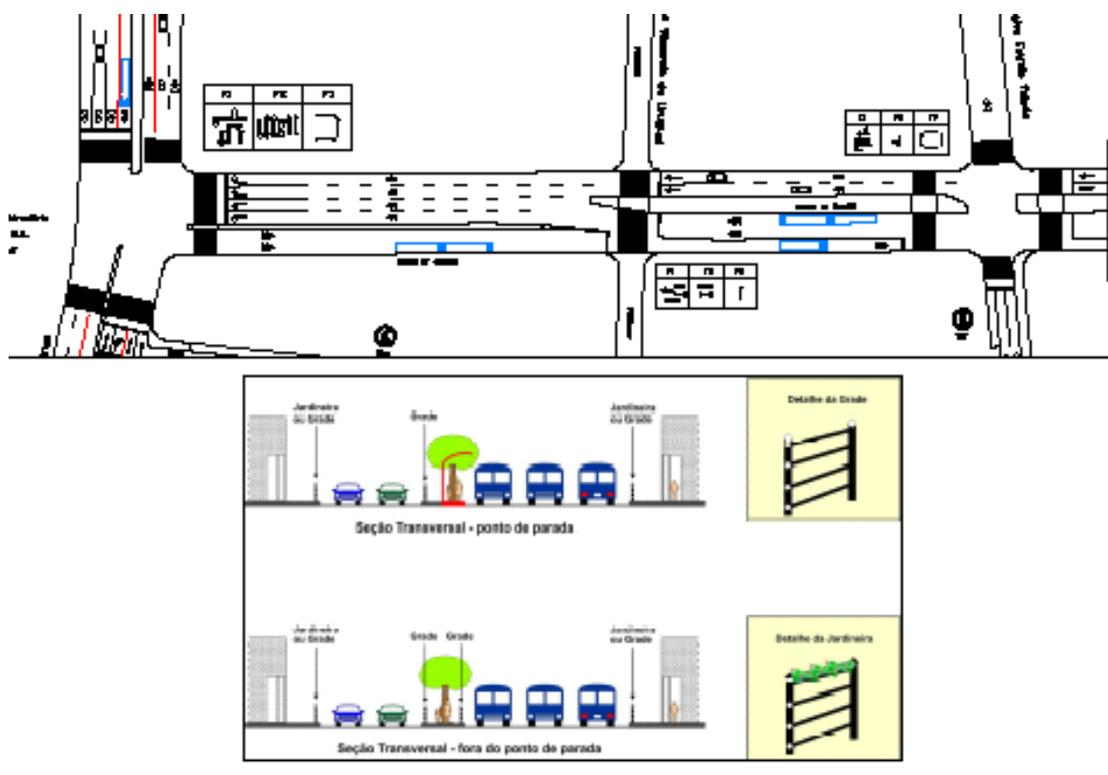
Os ônibus que atualmente utilizam a Rua da Conceição no sentido da Av. Rio Branco para a Av. Marques de Paraná passarão a utilizar a pista exclusiva da Av. Amaral Peixoto.

Dessa forma, a Rua da Conceição passará a atender apenas ao tráfego de automóveis, podendo vir a ter um maior espaço para pedestres, com tratamento especial nas calçadas e travessias.

No sentido da Av. Marques de Paraná, na altura do Centro Educacional, os ônibus entrarão a direita, conforme mostrado na figura a seguir, que contém o esquema de trânsito proposto, seguindo então até encontrar com o fluxo de veículos vindo da Rua Dr. Celestino (Continuação da Rua da Conceição).

Na seqüência em um trecho de tráfego misto (ônibus/automóveis) os ônibus que forem seguir para a Av. Roberto Silveira deverão se posicionar a esquerda via para terem acesso à pista exclusiva para ônibus desta via.

### Pista exclusiva para ônibus na Av. Amaral Peixoto



### 7.3.2 - Av. Roberto Silveira

É um dos eixos arteriais da cidade atendendo diretamente os bairros de Icaraí e Santa Rosa e servem como conexão entre os fluxos da Zona Norte, Centro e Ponte Rio - Niterói, para os bairros de São Francisco e Região Oceânica, ou seja, a Avenida compõe um dos corredores de integração de todo Município.

Ocorrem congestionamentos constantes na via, principalmente nas horas de pico, pois por este eixo passam linhas de ônibus municipais e intermunicipais e volume significativo de automóveis da Zona Sul e Praias Oceânicas em direção a Ponte e ao centro da cidade.

Aos conflitos de ônibus e automóveis, somam-se os pedestres que circulam, saídas de escolas e clínicas médicas, além dos prédios residenciais e do Campo de São Bento.

#### Situação proposta

A Av. Roberto Silveira possui 5 faixas (cerca de 16m) com sentidos opostos (2 faixas por sentido e 1 reversível nas horas de pico) entre as Ruas Miguel de Frias e Domingues de Sá, um estreitamento para 4 faixas (2 por sentido) entre as Ruas Domingues de Sá e Sete de Setembro, e 4 faixas em mão única (mais estacionamento) entre a Rua Sete de Setembro e a Av. Comandante Ary Parreiras.

Figura IV. 3.12 – Av. Roberto Silveira - Situação Atual



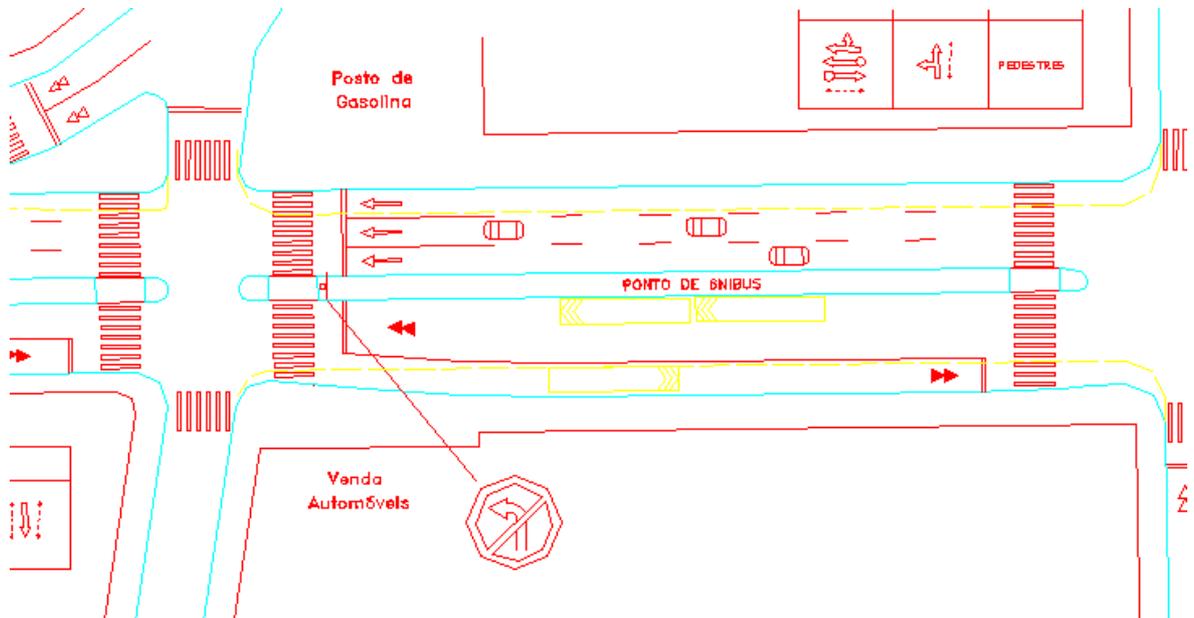
A segregação dos ônibus em pista exclusiva, além de disciplinar a circulação desses veículos, proporcionará maior fluidez ao fluxo de automóveis, que deverão circular pela Av. Roberto Silveira no sentido Túnel-Centro, e na Rua Gavião Peixoto, no sentido Centro-Túnel, com melhor aproveitamento do espaço viário existente.

A pista exclusiva para ônibus deverá iniciar na interseção com a Rua Miguel de Frias seguindo até a Av. Comandante Ary Parreiras.

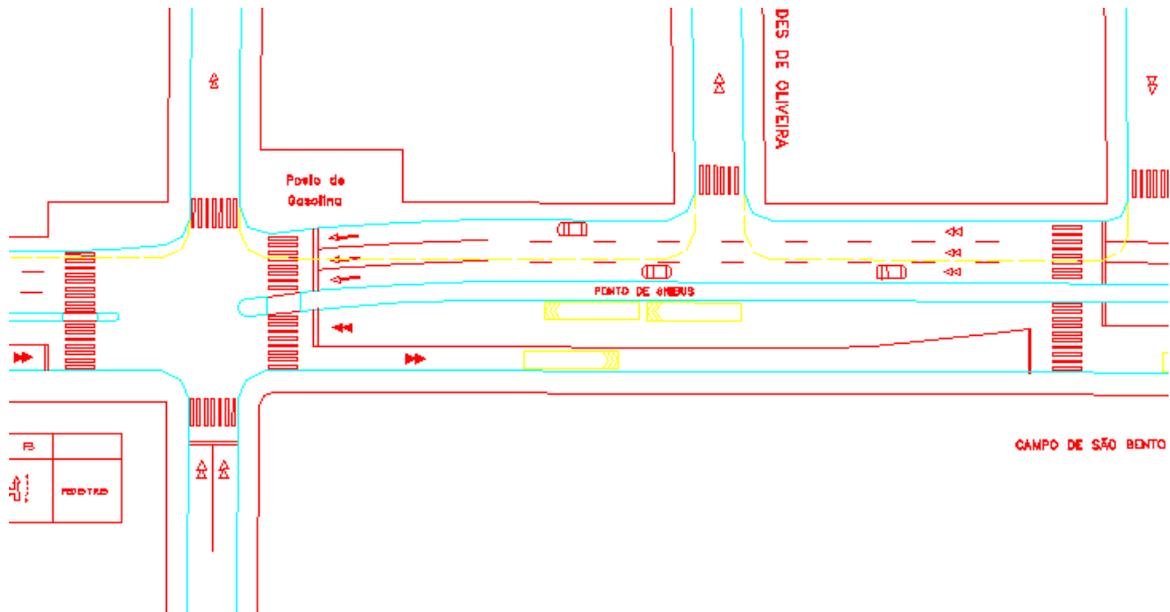
Na Av. Roberto Silveira deverão ser disciplinados os pontos de parada e travessias de pedestres. Não serão permitidos giros à esquerda, mas com a utilização das vias transversais e paralelas. Na Rua Gavião Peixoto, além da circulação de autos, deverão ser disciplinados os estacionamentos e vagas de carga/descarga.

Apresenta-se, nas plantas seguintes, o plano funcional mostrando a pista exclusiva, os locais com separação por canteiro central e os de tachão/grade, os pontos de parada e as travessias de pedestres.

Detalhe Av. Roberto Silveira



# Detalhe Av. Roberto Silveira



### **7.3.3 – Terminal de Charitas**

O principal condicionante da integração física e operacional é o melhor aproveitamento da área de entorno à Estação Charitas, para a implantação de pontos de parada de ônibus, terminal urbano e estacionamento para veículos particulares.

A segunda condição é a necessidade de compatibilização dos acessos viários à nova demanda para o local, considerando as manobras de acesso dos ônibus aos pontos e ao terminal, os movimentos de entrada e saída dos veículos particulares no estacionamento, as conversões e retornos de automóveis e ônibus, a movimentação de pedestres.

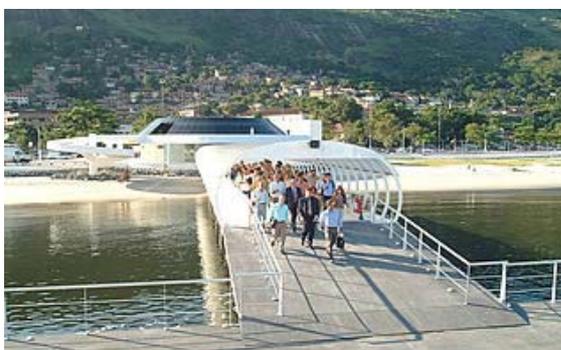
Pretende-se que, para atender a questões operacionais e de segurança, os acessos ao ponto de ônibus e ao estacionamento, a serem permitidos através da Avenida Carlos Ermelindo Martins, se dêem de forma segregada.

Para os automóveis foi construído em área própria um estacionamento, tendo sido preservados na época da construção da estação e do estacionamento, os espaços do canteiro central da Av. Carlos Ermelindo Martins, que eram (e ainda são) destinados ao estacionamento de automóveis, mas que se pretende aproveitar para os pontos de parada.

A circulação de pedestre foi cuidadosamente analisada considerando os deslocamentos entre a Estação Charitas, os pontos e o terminal de ônibus, e o estacionamento, propondo-se travessias com cobertura, piso diferenciado e iluminação adequada. A implantação destas intervenções moderadoras de tráfego (“traffic calming”) proporcionarão um ordenamento dos fluxos de pedestres, com maior conforto e segurança.

## **O Terminal urbano de Charitas e a Integração Intermodal**

- *A Estação Hidroviária de Charitas*



## ***Integração Intermodal Catamarã-Ônibus***

- ***A integração física***

A ligação hidroviária Charitas-Praça XV está integrada ao sistema de ônibus:

- Municipal de Niterói através das linhas 33-Jurujuba-Centro (via Estação Charitas) e 62-Charitas-Fonseca;
- Metropolitano, através da linha intermunicipal Itaipu-Castelo (via Estação Charitas).

Para tanto, as linhas municipais relacionadas param em pontos de parada em frente à Estação Charitas sem modificar o seu itinerário original, enquanto a linha intermunicipal, cuja origem é na Região Oceânica, teve seu itinerário modificado (autorizado pelo Órgão Concedente metropolitano).



O início da integração se deu de forma escalonada, isto é, a integração com a linha 33 foi iniciada em dezembro/2004, com a linha 62 em janeiro/2005 e com a linha intermunicipal em fevereiro/2005.

Foram garantidos e preservados os devidos espaços para implantação de equipamentos de transportes de forma a permitir a integração física:

- Pontos de parada de ônibus, nos dois sentidos, em frente à Estação Charitas, com o objetivo de facilitar o embarque e desembarque de passageiros e seus deslocamentos entre os veículos e a Estação;
- Terminal Urbano próximo à Estação, com o objetivo de permitir integração física aliada ao ordenamento do espaço urbano ocupado por veículos ônibus.

Atenta-se que a operação de ligações metropolitanas Charitas-Rio, por catamarãs e por ônibus, partindo do mesmo local, oferece aos usuários alternativas de transporte diversificadas garantindo o livre arbítrio de acordo com a sua conveniência quanto ao tempo de viagem, áreas atendidas (ou percorridas), preço da viagem, nível de conforto, etc.

- **Integração tarifária**

A integração ônibus-catamarãs com tarifa diferenciada pressupõe um desconto no valor da tarifa a ser cobrada para a realização do deslocamento completo, relativamente à soma das tarifas individuais de cada modo, desconto este que é rateado entre as concessionárias.

Tem-se praticado as seguintes tarifas:

- Ônibus municipal (33 e 62): R\$ 1,40
- Ônibus intermunicipal (Itaipu-Castelo): R\$ 3,00
- Catamarã Charitas: R\$ 5,00
- Integração Catamarã-Ônibus municipal: R\$ 5,30
- Integração Catamarã-ônibus intermunicipal: R\$ 6,00.

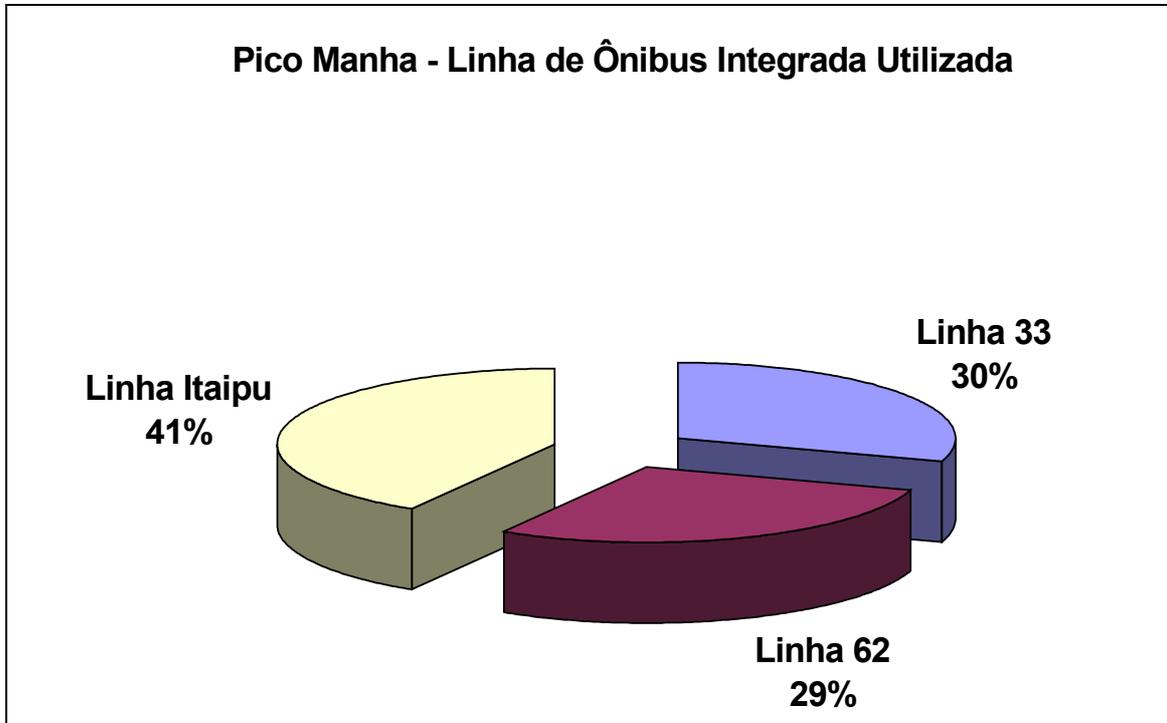
Como o modelo de integração é do tipo “terminal aberto”, merecem destaques os seguintes aspectos:

- ✓ A tecnologia de bilhetagem para integração adotada é a do cartão Edmonson, emitido e mantendo o padrão atualmente utilizado pela concessionária da linha hidroviária, de forma que são repassados periodicamente às empresas operadoras de ônibus lotes de bilhetes da integração, com posterior acerto de contas;
- ✓ O embarque dos passageiros nas estações dos catamarãs, tanto no Rio, quanto em Charitas, se dá através de roletas com capacidade de leitura dos bilhetes de integração, não havendo controle especial quanto ao desembarque, sendo que no embarque no sentido Rio – Charitas o bilhete será devolvido ao usuário e no sentido Charitas – Rio ele ficará retido na roleta;
- ✓ Os ônibus mantêm as suas roletas convencionais, sendo de responsabilidade do cobrador a venda (sentido Charitas – Rio) e o recebimento (sentido Rio – Charitas) do bilhete de integração;
- ✓ Tanto os ônibus, quanto os catamarãs, continuam cobrando a tarifa normal (sem desconto) dos usuários que queiram fazer o deslocamento sem integração;
- ✓ Havendo empresas de ônibus diferentes envolvidas na integração, uma vez que são integradas linhas municipais e intermunicipal, e tendo em vista a limitação de alternativas de controle devido à tecnologia de integração adotada (cartão Edmonson), os bilhetes são numerados e personalizados por sentido.

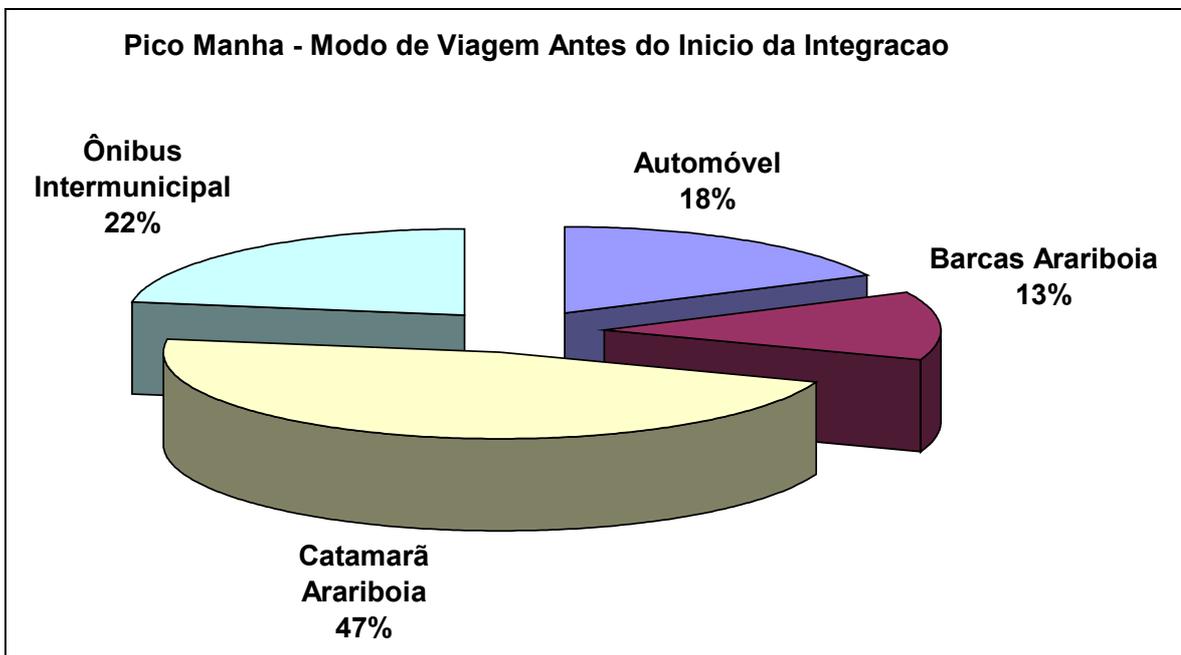
Importante ressaltar que está em fase de projeto o sistema de bilhetagem eletrônica em Niterói, com previsão também de instalação nas estações hidroviárias.

- **Demanda integrada**

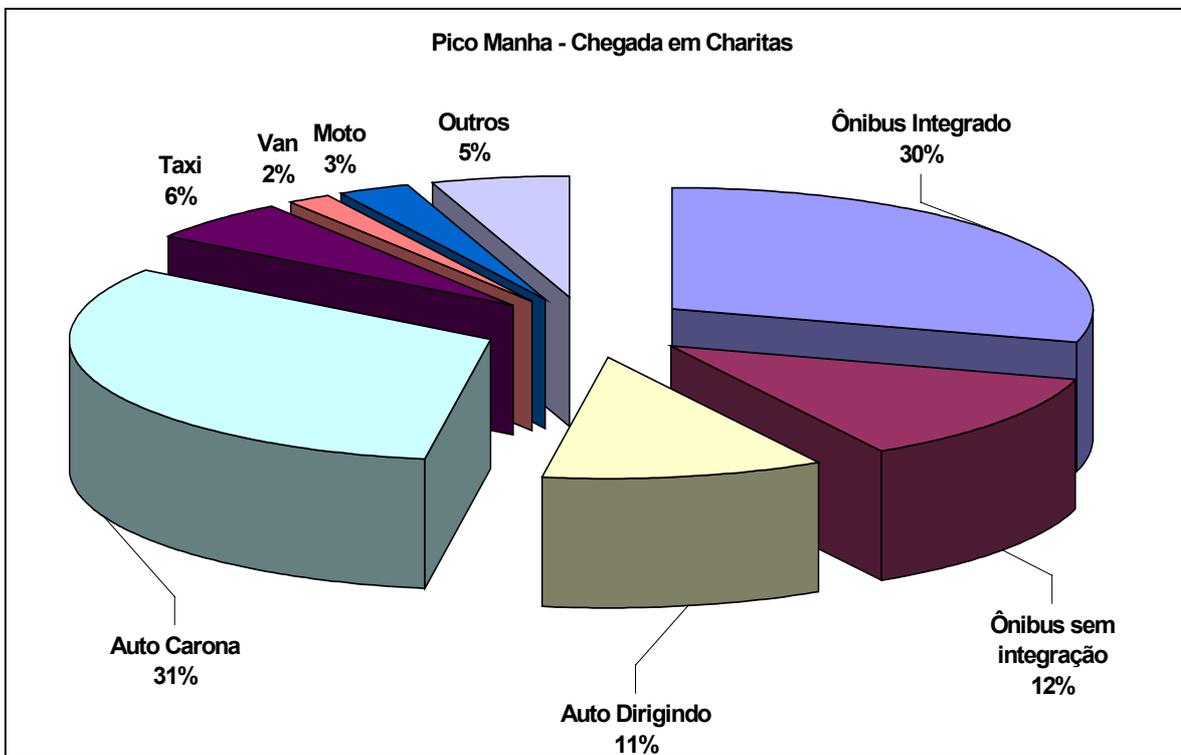
Pesquisas realizadas com usuários da ligação Charitas-Praça XV mostraram que cerca de 30% da demanda total diária dos catamarãs de Charitas usam a integração.



Dessa demanda integrada, cerca de 18% usavam automóvel e 22% ônibus intermunicipal, ambos passando pela Ponte Rio-Niterói. O restante utilizava ligação hidroviária pela Estação Araribóia (no Centro de Niteroi).



Da demanda total, o acesso a Charitas é feito por: 42% em automóveis particulares, 42% por ônibus, 6% táxi, 10% os demais modos.



## **O Terminal urbano proposto**

O principal condicionante da integração física e operacional é o melhor aproveitamento da área de entorno à Estação Charitas, para a implantação de pontos de parada de ônibus, terminal urbano e estacionamento para veículos particulares.

A segunda condição é a necessidade de compatibilização dos acessos viários à nova demanda para o local, considerando as manobras de acesso dos ônibus aos pontos e ao terminal, os movimentos de entrada e saída dos veículos particulares no estacionamento, as conversões e retornos de automóveis e ônibus, a movimentação de pedestres.

Pretende-se que, para atender a questões operacionais e de segurança, os acessos a ponto de ônibus e ao estacionamento, a serem permitidos através da Avenida Carlos Ermelindo Martins, se dêem de forma segregada.

Para os automóveis foi construído em área própria um estacionamento, tendo sido preservados na época da construção da estação e do estacionamento, os espaços do canteiro central da Av. Carlos Ermelindo Martins, que eram (e ainda são) destinados ao estacionamento de automóveis, mas que se pretende aproveitar para os pontos de parada.

A circulação de pedestre foi cuidadosamente analisada considerando os deslocamentos entre a Estação Charitas, os pontos e o terminal de ônibus, e o estacionamento, propondo-se travessias com cobertura, piso diferenciado e iluminação adequada. A implantação destas intervenções moderadoras de tráfego (“traffic calming”) proporcionarão um ordenamento dos fluxos de pedestres, com maior conforto e segurança.

- **Concepção do Terminal**

Foram levantadas as seguintes linhas de ônibus que atendem a esta área, sendo que a municipal 33 e a intermunicipal Itaipu-Castelo não tem ponto final no local, logo ambas fariam ponto de parada intermediária no terminal.

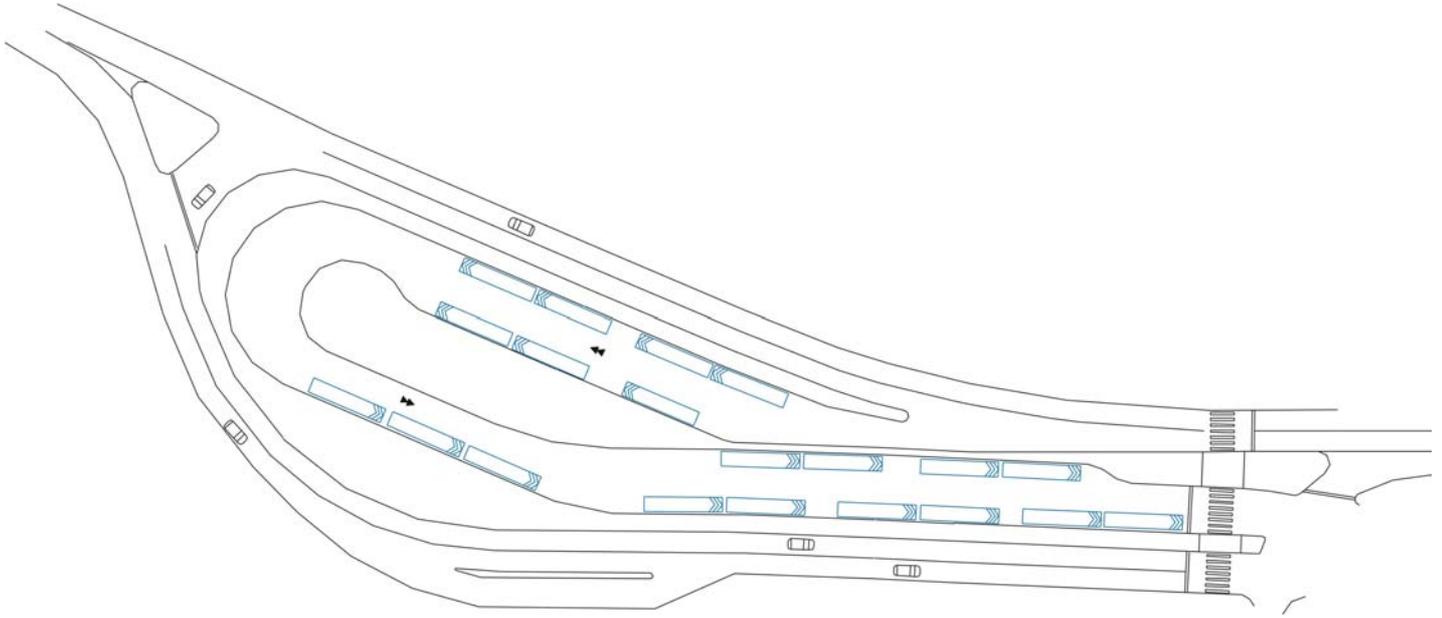
Linha		Ligação		Empresa
Municipal	33	Centro	Jurujuba (via Charitas)	Expresso Miramar
Municipal	62	Charitas	Fonseca	Auto Lotação Ingá
Intermunicipal	709	Charitas	Castelo (via Praia Icaraí)	Garcia
Intermunicipal	730	Charitas	Castelo	Auto Lotação Ingá
Intermunicipal	731	Charitas	Castelo (via Praia Icaraí)	Auto Lotação Ingá
Intermunicipal	740	Charitas	Leme	1001/Braso Lisboa
Intermunicipal	996	Charitas	Gávea	Auto Viação1001
Intermunicipal	998	Charitas	Galeão	Auto Viação1001
Intermunicipal	999	Charitas	Castelo	Auto Viação1001
Intermunicipal	Tarifa A	Itaipu	Castelo (via Charitas)	Auto Viação1001
Intermunicipal	Tarifa A	Charitas	Castelo	Auto Viação1001
Intermunicipal	Tarifa A	Charitas	Galeão	Auto Viação1001

Considerando as viagens diárias das linhas e o espaço ocupado atualmente por seus veículos na Av. Ermelindo Martins estima-se como necessário um número de oito baias para o terminal.

#### Terminal Charitas (localização)



## Terminal Charitas (projeto proposto)



### 7.3.4 – Urbanização das Áreas Impactadas

Pavimentação das vias adjacentes, recuperações de calçadas e paradas de coletivos e sinalizações.

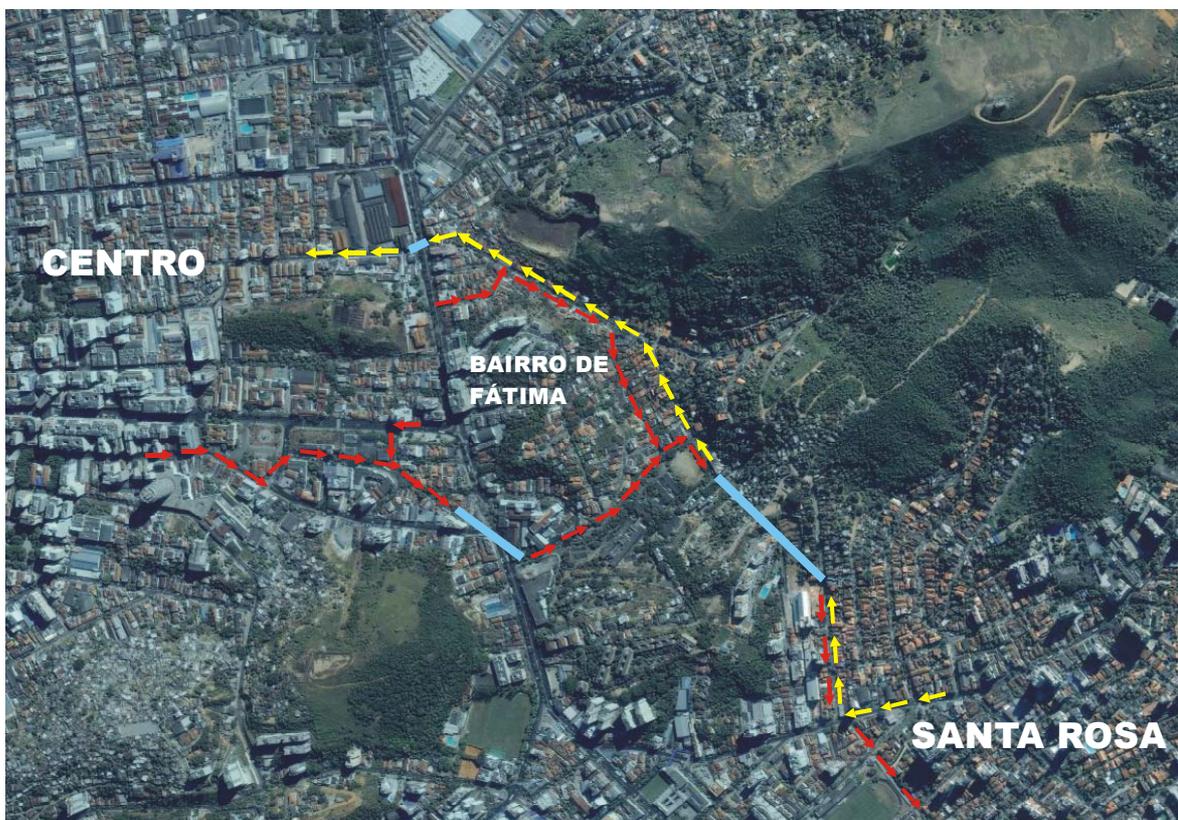
## 7.4 – Serviços Complementares

### 7.4.1 – Túnel Santa Rosa

Tendo como objetivo principal aliviar o fluxo de veículos da Roberto Silveira, o túnel prevê a ligação do bairro Santa Rosa ao bairro de Fátima conseqüentemente a Região Oceânica diretamente com a Ponte Rio - Niterói.

Extensão prevista de 450m e seção c/pista para 2 faixas laterais em sentido contrario e a faixa central reversível de acordo com o fluxo do horário de pico.

Esta previsto na primeira etapa estudo ambiental, com elaboração do EIA/RIMA, previsto ainda a elaboração do projeto executivo e estudo de impacto de vizinhança.



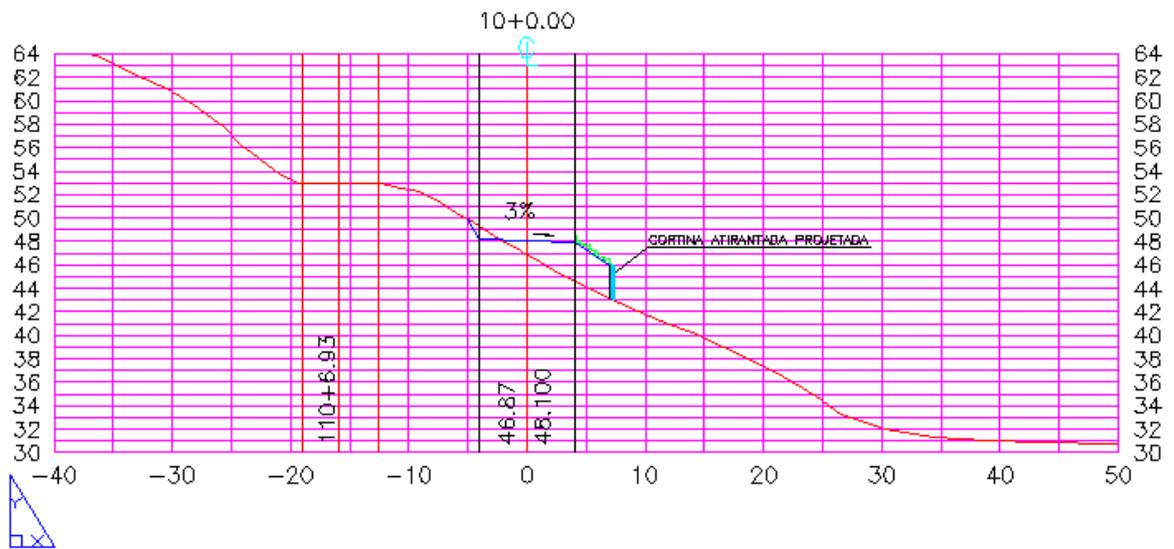
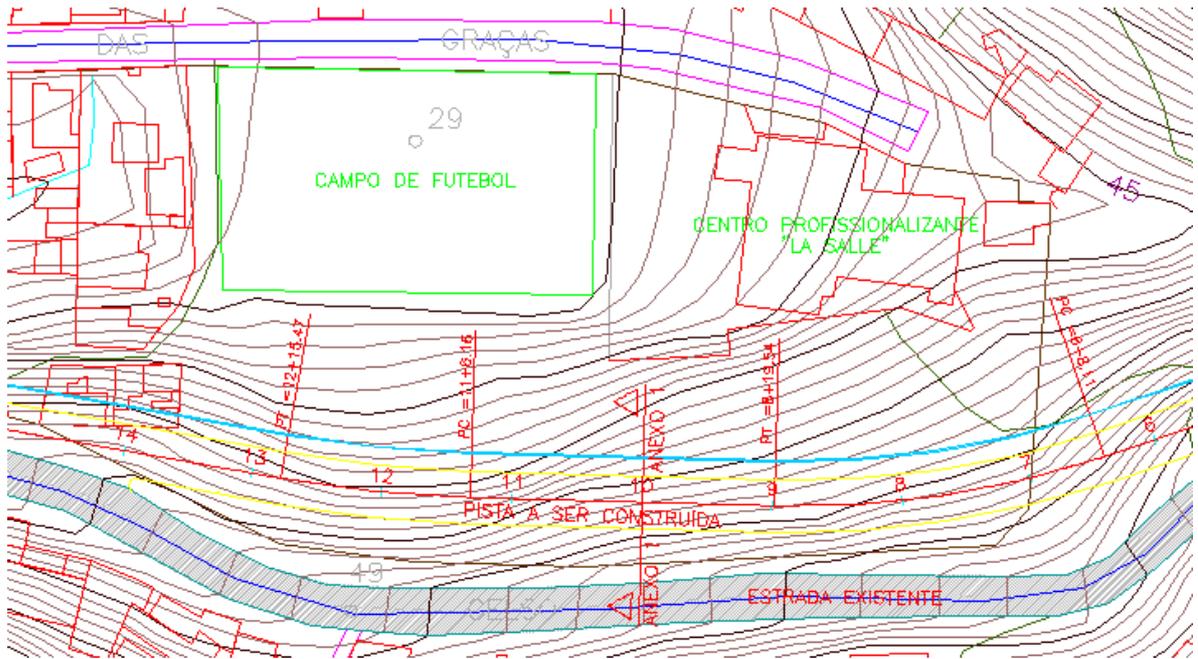
#### 7.4.2 – Túnel Charitas - Cafubá

Está previsto nesta fase, o Estudo de Viabilidade para a Ligação Charitas -Cafubá, Estudo e Projeto executivo do traçado da Via, inclusive EIA/RIMA e de Impacto de Vizinhança.



#### 7.4.3 – Estrada Celso Peçanha (Garganta)

A Estrada Celso Peçanha antiga estrada da Garganta, principal acesso do Largo da Batalha ao Bairro de Santa Rosa, é uma pista com duas faixas com 3(três) metros de largura cada, com uma rampa acentuada e curva fechadas, não permitindo em determinados locais o cruzamento de veículos de maior porte em sentido contrário. A proposta prevê a construção de uma pista com uma faixa e acostamento paralela, no sentido Largo da Batalha – Santa Rosa (pista de descida).



#### 7.4.4 – Ciclovias

O objetivo deste projeto é criar um sistema cicloviário paralelo e integrado ao sistema viário existente, mantendo nos bairros, ligações entre residência, comércio, área turística e de lazer.

A bicicleta é um meio de transporte alternativo, acessível à população, aliando seu baixo custo de aquisição e de manutenção, à utilização de pequeno espaço urbano, além de contribuir como elemento não poluente e não impactante ao meio ambiente.

O Plano Diretor de Transportes e Trânsito (P.D.T.T.), está desenvolvendo um estudo preliminar cicloviário em todo o município, buscando minimizar os conflitos gerados pelo aumento do fluxo de veículos. Este sistema também será integrado aos terminais hidroviário e rodoviário, e aos principais pontos turísticos, culturais e de lazer da cidade.

O projeto visa incentivar a utilização da bicicleta como meio de transporte, pois este sistema não interfere na malha viária e nem produz impactos ao tráfego da cidade. Além disso, pretende-se reurbanizar toda a área de seu percurso implementando a colocação de equipamentos urbanos e arborização, a ordenação de quiosques e ambulantes, procurando melhorar a qualidade de vida da população, proporcionando um aproveitamento mais adequado dos espaços públicos.

**O projeto contempla nesta etapa os locais discriminados abaixo:**

**Mapa de Localização:**



**OCEÂNICA:** Cafubá/Piratininga/Camboinhas  
Percurso: aproximadamente 17 km

### Mapa de Localização:

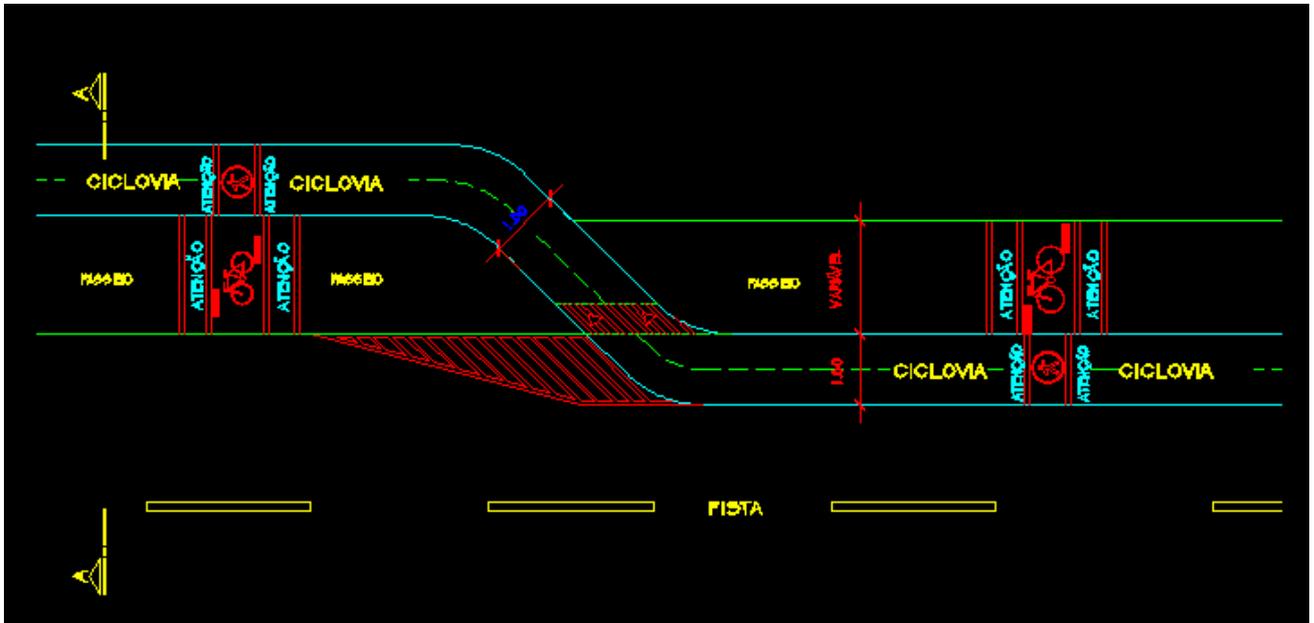


**OCEÂNICA:** Maravista/Itaipu  
Percurso: aproximadamente 3 km

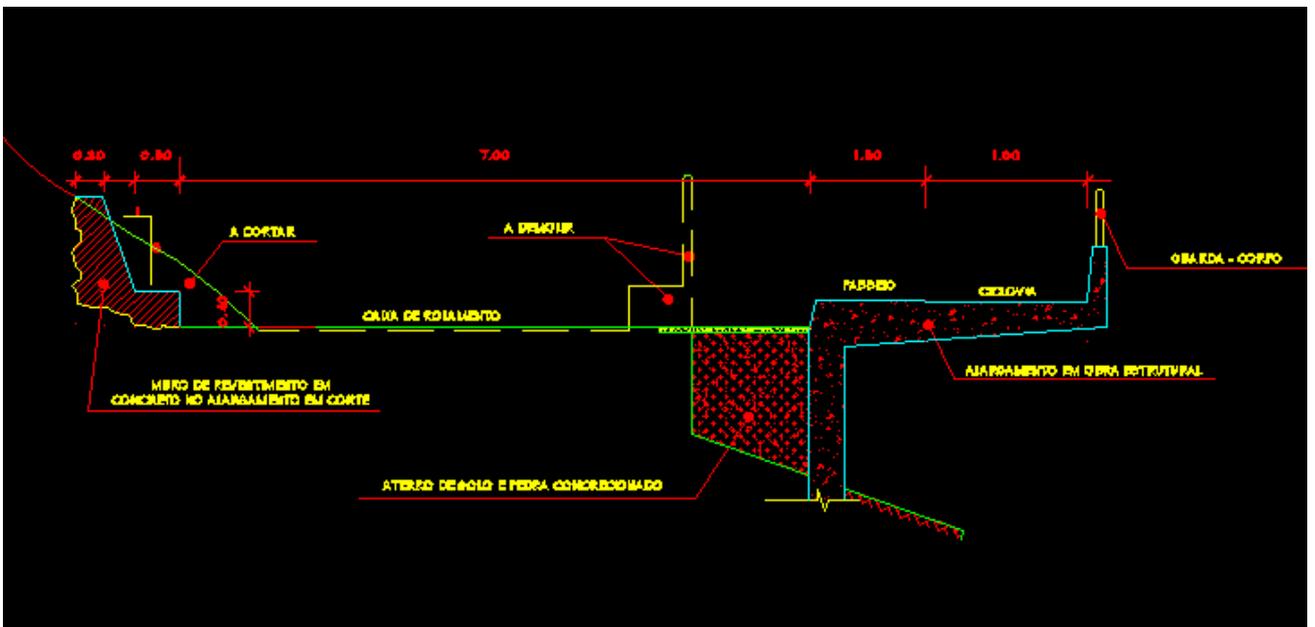
### Mapa de Localização:



**ORLA:** Centro/Jurujuba  
Percurso: aproximadamente 15 km.



Planta Baixa



Corte AA (Esquemático)

#### **7.4.5 – Recuperação do Terminal João Goulart**

Recuperação do pavimento em concreto que se encontra desgastado e com recalques que tendem a aumentar.

Recuperação da drenagem afetada pelo recalque.

#### **7.4.6 – Revitalização Área Central de Niterói**

Recuperação dos pisos das calçadas da área central e de pavimentos asfálticos, travessias disciplinadas de pedestres e paradas de coletivos.



## 8. Estratégia de execução

A fim de reduzir o impacto das obras no sistema viário da cidade será implantado primeiramente o **Centro de Controle de Tráfego por Área (C.T. A)**, para que possamos alterar os tempos semaforicos, principalmente nas vias onde será implantado o projeto. Excetuando-se os Terminais de Integração da Região Oceânica/Pendotiba/Leste. Além disso, todas as etapas das obras de implantação do plano Diretor, estarão sobre o controle dos *Agentes* e *Operadores* de trânsito, que são subordinados hoje a SUTRAM, e posteriormente “NITTRANS”.

O quadro atual de *Agentes* e *Operadores* é de 108 funcionários, sendo que será ênfase da sua atuação nos horários de pico nos locais de intervenções.

## 9. Indicadores de Desempenho

OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE - PDTT – DO MUNICÍPIO DE NITERÓI, CONFORME AÇÕES, ABAIXO RELACIONADAS:	INDICADOR	QUANTIDADE
<p>➤ <b><u>REGIÃO NORTE</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ CORREDORES DA ALAMEDA SÃO BOAVENTURA               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Implantação de faixa seletiva para ônibus</li> <li>○ Implantação de estações de ônibus sobre o canal</li> <li>○ Implantação de travessias de pedestres disciplinadas</li> </ul> </li> <li>○ CTA – CONTROLE DE TRÁFEGO POR ÁREA               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Implantações de novos Controladores Semafóricos e Laços de Contagem</li> <li>○ Centro de Controle de Tráfego – CTA</li> </ul> </li> <li>○ CORREDOR DA AVENIDA FELICIANO SODRÉ               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Implantação de faixa seletiva para ônibus</li> <li>○ Implantação de travessias de pedestres disciplinadas</li> </ul> </li> <li>○ RUA SALDANHA MARINHO               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Urbanização</li> <li>○ Implantação de mão única formando binário com Av. Feliciano Sodré</li> </ul> </li> <li>○ IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL DO FONSECA</li> <li>○ IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL DO BARRETO</li> </ul>	<p>Faixa Seletiva Implantada</p> <p>Número de Estações Implantadas</p> <p>Número de travessias Implantadas</p> <p>Número de Controladores Implantados</p> <p>Centro Implantado</p> <p>Faixa Seletiva Implantada</p> <p>Número de Travessias Implantadas</p> <p>Área Urbanizada</p> <p>Binário Implantado</p> <p>Terminal Implantado</p> <p>Terminal Implantado</p>	<p>2 faixas (1 cada sentido)</p> <p>6 estações</p> <p>20 Travessias</p> <p>50 unidades</p> <p>01 unidade</p> <p>2 faixas (1 cada sentido)</p> <p>08 Travessias</p> <p>3000,00 m<sup>2</sup></p> <p>2300,00 ml</p> <p>3000,00 m<sup>2</sup></p> <p>2500,00 m<sup>2</sup></p>

<p>➤ <b><u>REGIÃO OCEÂNICA/PENDOTIBA/LESTE</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ LARGO DA BATALHA <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Urbanização</li> </ul> </li> <li>○ AV. RUI BARBOSA (Estrada da Cachoeira) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Urbanização e Alargamento</li> </ul> </li> <li>○ ESTRADA FRANCISCO DA CRUZ NUNES <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Implantação de faixa seletiva para ônibus</li> <li>○ Implantação de parada de ônibus no canteiro central</li> <li>○ Implantação de travessias de pedestres disciplinadas</li> </ul> </li> </ul>	<p>Área Urbanizada</p> <p>Área Urbanizada e Alargada</p> <p>Faixa Seletiva Implantada</p> <p>Número de Paradas Implantadas</p> <p>Número de Travessias Implantada</p>	<p>5000,00 m<sup>2</sup></p> <p>1500,00 m<sup>2</sup></p> <p>2 faixas (1 cada sentido)</p> <p>30 Paradas</p> <p>60 Travessias</p>
--	---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ESTRADA ALCEBÍADES PINTO <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Urbanização e Alargamento</li> <li>○ Implantação de mão única formando binário com Estrada Francisco da Cruz Nunes</li> </ul> </li> <li>○ IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL DO LARGO DA BATALHA</li> <li>○ IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL DE PIRATININGA</li> <li>○ IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL DE MARIA PAULA</li> <li>○ IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL DE VÁRZEA DAS MOÇAS</li> </ul>	<p>Área Urbanizada e Alargada</p> <p>Binário Implantado</p> <p>Terminal Implantado</p> <p>Terminal Implantado</p> <p>Terminal Implantado</p> <p>Terminal Implantado</p>	<p>20000,00 m<sup>2</sup></p> <p>8000,00 ml</p> <p>3000,00 m<sup>2</sup></p> <p>3200,00 m<sup>2</sup></p> <p>2450,00 m<sup>2</sup></p> <p>2800,00 m<sup>2</sup></p>
--	---	---

<p>➤ <b><u>REGIÃO PRAIA DA BAÍA</u></b></p>		
<p>○ CORREDOR DA AV.AMARAL PEIXOTO</p>		
<p>○ Implantação de faixa seletiva para ônibus</p>	Faixa Seletiva Implantada	2 faixas (1 cada sentido)
<p>○ Implantação de travessias de pedestres disciplinadas</p>	Número de Travessias Implantada	08 Travessias
<p>○ CORREDOR DA AV.ROBERTO SILVEIRA</p>		
<p>○ Implantação de faixa seletiva para ônibus</p>	Faixa Seletiva Implantada	2 faixas (1 cada sentido)
<p>○ Implantação de travessias de pedestres disciplinadas</p>	Número de Travessias Implantada	21 Travessias
<p>○ IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL DE CHARITAS</p>	Terminal Implantado	2000,00 m <sup>2</sup>
<p>○ URBANIZAÇÃO DE ÁREAS IMPACTADAS</p>	Área Urbanizada	3500,00 m <sup>2</sup>
<p>➤ <b><u>SERVIÇOS COMPLEMENTARES</u></b></p>		
<p>○ TÚNEL SANTA ROSA</p>		
<p>○ Elaboração de Projeto Executivo</p>	Projeto Elaborado	01
<p>○ Elaboração de Estudo de Impacto Ambiental /Relatório de Impacto Ambiental</p>	EIA/RIMA Elaborado	01
<p>○ TÚNEL CHARITAS – CAFUBÁ</p>		
<p>○ Elaboração de Estudo de Viabilidade</p>	Estudo Elaborado	01
<p>○ Elaboração de Projeto Executivo</p>	Projeto Elaborado	01
<p>○ Elaboração de Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental</p>	EIA/RIMA Elaborado	01
<p>○ ESTRADA CELSO PEÇANHA (GARGANTA)</p>		
<p>○ Elaboração de Projeto Executivo</p>	Proj. Executivo Elaborado	01
<p>○ Execução de Contenções Atirantadas</p>	Contenção Executada	01
<p>○ Execução de Terraplanagem</p>	Terraplanagem Executada	5000,00 m <sup>2</sup>
<p>○ Execução de Pavimentação</p>	Pavimentação Executada	15000,00 m <sup>2</sup>

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ REVITALIZAÇÃO ÁREA CENTRAL DE NITERÓI</li> <li>○ Elaboração de Projeto de Urbanização</li> <li>○ Elaboração de Projeto de Mobilidade e Acessibilidade</li> <li>○ CICLOVIAS</li> <li>○ Elaboração de Projeto de Executivo</li> <li>○ Implantação de Pistas Cicloviárias</li> <li>○ RECUPERAÇÃO TERMINAL JOÃO GOULART <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Recuperação do Pavimento de Concreto</li> <li>○ Recuperação de Drenagens</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proj. Executivo Elaborado</li> <li>Proj. Executivo Elaborado</li> <li>Proj. Executivo Elaborado</li> <li>Pistas Implantadas</li> <li>Pavimento Recuperado</li> <li>Rede de Drenagem Implantada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>01</li> <li>01</li> <li>01</li> <li>35000,00 ml</li> <li>100800,00 m<sup>2</sup></li> <li>4000,00 ml</li> </ul>
---	--	--



## **10. LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

### **10.1 – CONSIDERAÇÕES E RECOMENDAÇÕES FINAIS:**

Considerando que a Prefeitura de Niterói solicitou Parecer Técnico da FEEMA sobre o PDTT em 15 de março de 2004 tendo sido instaurado o Processo E-07-201649/04 e como até o momento o órgão estadual de meio ambiente não se manifestou, o Ofício GP nº 179/2005 expedido em 18 de março de 2005 solicitou o arquivamento do processo;

Considerando que o Art. 23 da Constituição Federal estabelece no seu inciso VI que é competência comum dos entes federados a proteção do meio ambiente e o combate a poluição em todas as suas formas;

Considerando que o Art. 24 da Constituição Federal estabelece no seu inciso VII que é competência concorrente dos entes federados a responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

Considerando que a resolução CONAMA 237 em seu o Art. 6º afirma que compete ao órgão municipal, ouvidos os órgãos competentes da União, dos Estados e do Distrito Federal, quando couber, o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades de impacto ambiental local e daqueles que lhe forem delegados pelo Estado por instrumento legal ou convênio;

Considerando que a resolução CONAMA 237 em seu o Art. 7º afirma que os empreendimentos e atividades serão licenciados em um único nível de competência;

Considerando que a resolução CONAMA 237 em seu o Art. 7º afirma que os empreendimentos e atividades serão licenciados em um único nível de competência;

Considerando que o Município de Niterói possui Termo de Cooperação Técnica com IBAMA celebrado em 21 de maio de 1993;

Considerando que a Lei Municipal nº 1640 de 18 de fevereiro de 1998 institui a Política Municipal de Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos de Niterói;

Considerando que a Lei Municipal nº 1565/96 criou a Secretaria Municipal de Meio Ambiente como órgão central do Sistema Municipal de Meio Ambiente;

Considerando que o Decreto Municipal nº 7888/98 regulamentou o Conselho Municipal de Meio Ambiente e Recursos Hídricos como órgão normativo, fiscalizador e de assessoramento da política municipal de meio ambiente;

Considerando que o município de Niterói possui em sua estrutura administrativa a Secretaria de meio Ambiente e Recursos Hídricos com corpo técnico capaz de atender as demandas e atribuições que lhe competem;

Entendemos que o município de Niterói se encontra enquadrado no Sistema Nacional de Meio Ambiente, atendendo ao disposto na Lei nº 6938/81 e, portanto capaz de executar o licenciamento ambiental dos empreendimentos e serviços de impacto local conforme a Resolução CONAMA 237, como é o caso das obras e serviços viários do P.D.T.T. Também é de nosso entendimento que as obras propostas pelo P.D.T.T. são de interesse público e atendem ao desenvolvimento local sustentável.

Destacamos no licenciamento ambiental municipal do P.D.T.T. a exceção das intervenções viárias na Alameda São Boaventura, que deverão contar com a manifestação da SERLA e da construção de túneis Santa Rosa e Charitas/Cafubá que deverão contar com a elaboração de estudo e relatório Prévio de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) e ainda o devido licenciamento pelo órgão estadual competente.

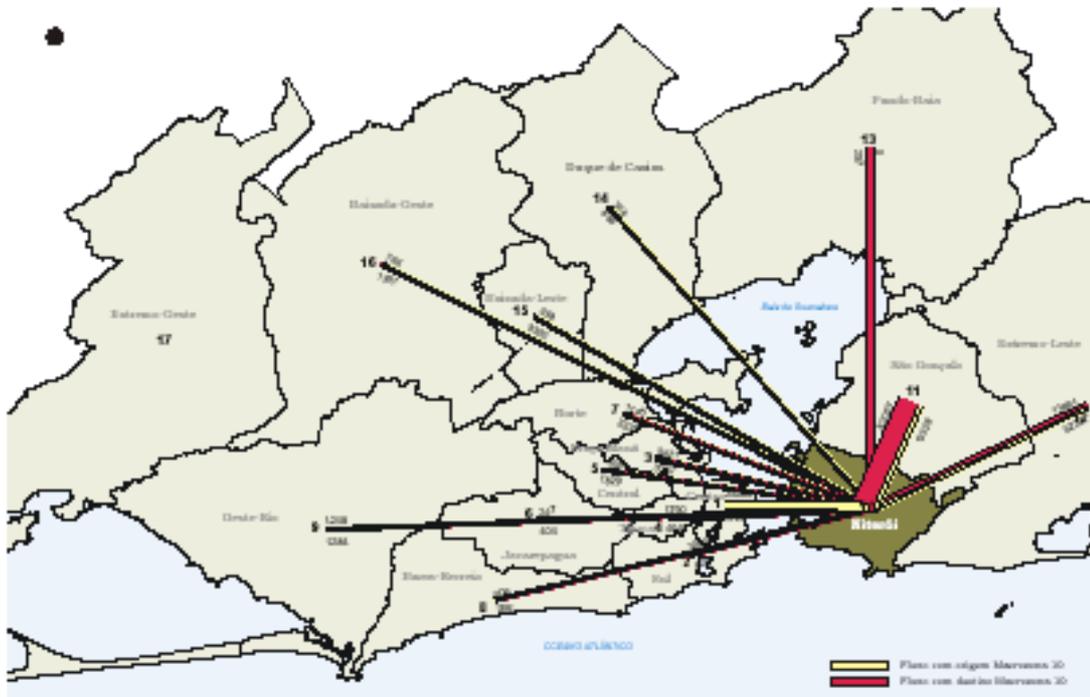
Recomendamos que a Prefeitura Municipal de Niterói realize Estudos de Impacto Viário e Estudos de Impacto de Vizinhança das obras e serviços do P.D.T.T. com o objetivo de subsidiar o licenciamento ambiental, que conforme esse parecer deverá ser, com as exceções acima relacionadas, de competência municipal.

O órgão municipal de meio ambiente deverá expedir licença ambiental para as obras e serviços propostos, destacando possíveis recomendações e restrições sobre o P.D.T.T. e ainda se incumbir da sua posterior fiscalização.

## 11 – Interfaces P.D.T.T. / P.D.T.U.

Após análise do P.D.T.U., arquivo digital anexo “”, observa que as linhas de origem e destino das linhas intermunicipais no quadro abaixo”:

Figura 12.1.10 – Linhas de desejo com origem e destino na macrozona 10 (Niterói) - PM



Onde se nota que o principal fluxo existente é entre as cidades de Niterói e São Gonçalo. Por este motivo o governo está em processo licitatório da implantação da Linha “3” do Metrô, que ligará o município de Itaboraí ao de Niterói (Centro), com o Modal hidroviário Niterói x Praça XV. Em função disso, o P.D.T.T. foi alterado, na localização do Terminal de Integração do Barreto, este estará agora localizado no Pátio da Leopoldina (antiga R.F.F.S. A), que será no pátio de manobra da Linha” 3 ”do Metrô.