





Apresentação

O Presente Caderno Técnico foi elaborado pela equipe de profissionais da *Secretaria de Urbanismo e Mobilidade* (SMU) de Niterói contado com a participação e poio técnico da COMAP Consultoria, ITDP Brasil e WRI Cidades Sustentáveis, bem como apoio financeiro da CAF – Banco de Desenvolvimento da América Latina.

O objetivo deste caderno é apresentar com linguagem acessível a carteira de projetos do *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável* (PMUS) de Niterói. Aqui constam as intervenções que orientarão o planejamento da rede de mobilidade do Município para a próxima década, que se inicia em cerca de um mês. As alternativas técnicas incluídas no PMUS Niterói 2020-2030 foram modeladas para os cenários futuros, buscando qualificar os deslocamentos da população niteroiense.

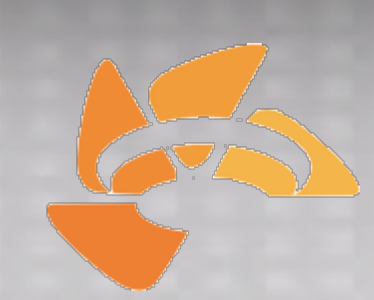
Aos próximos gestores municipais, caberá realizar os investimentos requeridos à implantação dos projetos aqui propostos, expressando a vontade da população de Niterói continuar seguindo o caminho da mobilidade mais sustentável, especialmente por meio de ações e intervenções que efetivamente priorizem o transporte público coletivo e o transporte ativo.

O conteúdo do Caderno abrange múltiplas soluções que contemplam aspectos diversos da mobilidade urbana, tendo sido oriundos de processo participativo.

O portfólio reúne intervenções para os cenários projetados nos anos 2020, 2025 e 2030, mencionando os benefícios e custos advindos para cada conjunto de soluções propostas.

Prefeitura Municipal de Niterói
Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade
Niterói, novembro de 2019.







Impactos negativos do espraio urbano

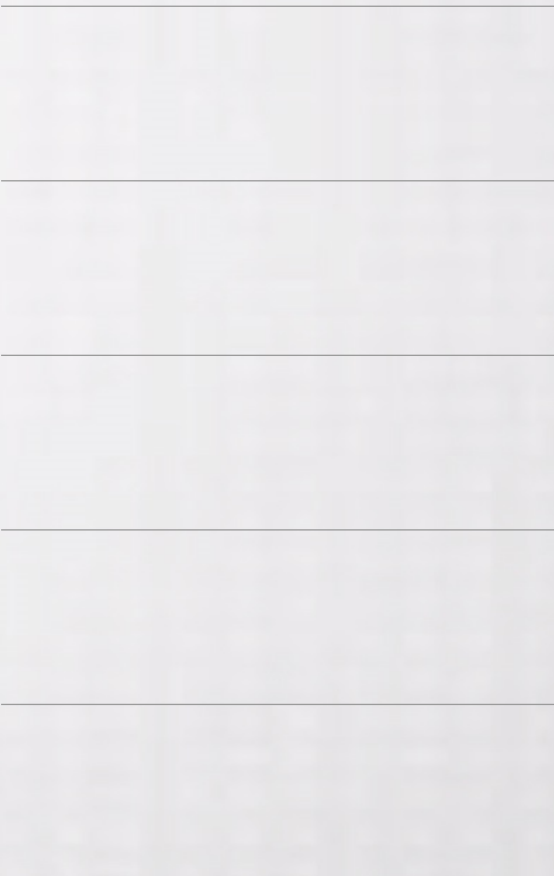
Consumo excessivo do solo

1974



População 1970:
324.246

Área Urbana 1974:
18,98Km²



14,2%

Legenda
Área urbana 1974





Impactos negativos do espraiamento urbano

Consumo excessivo do solo

1974



População 1970:
324.246

Área Urbana 1974:
18,98Km²

Legenda
Área urbana1974

14,2%









Impactos negativos do espraiamento urbano

Consumo excessivo do solo

1974



População 1970:
324.246

Área Urbana 1974:
18,98Km²

Legenda
Área urbana1974

14,2%





Impactos negativos do espraiamento urbano

Consumo excessivo do solo

1993

População 1991:
436.155

Área Urbana 1993:
43,20Km²



Legenda

Área urbana1974

Área Urbana 1993

32%





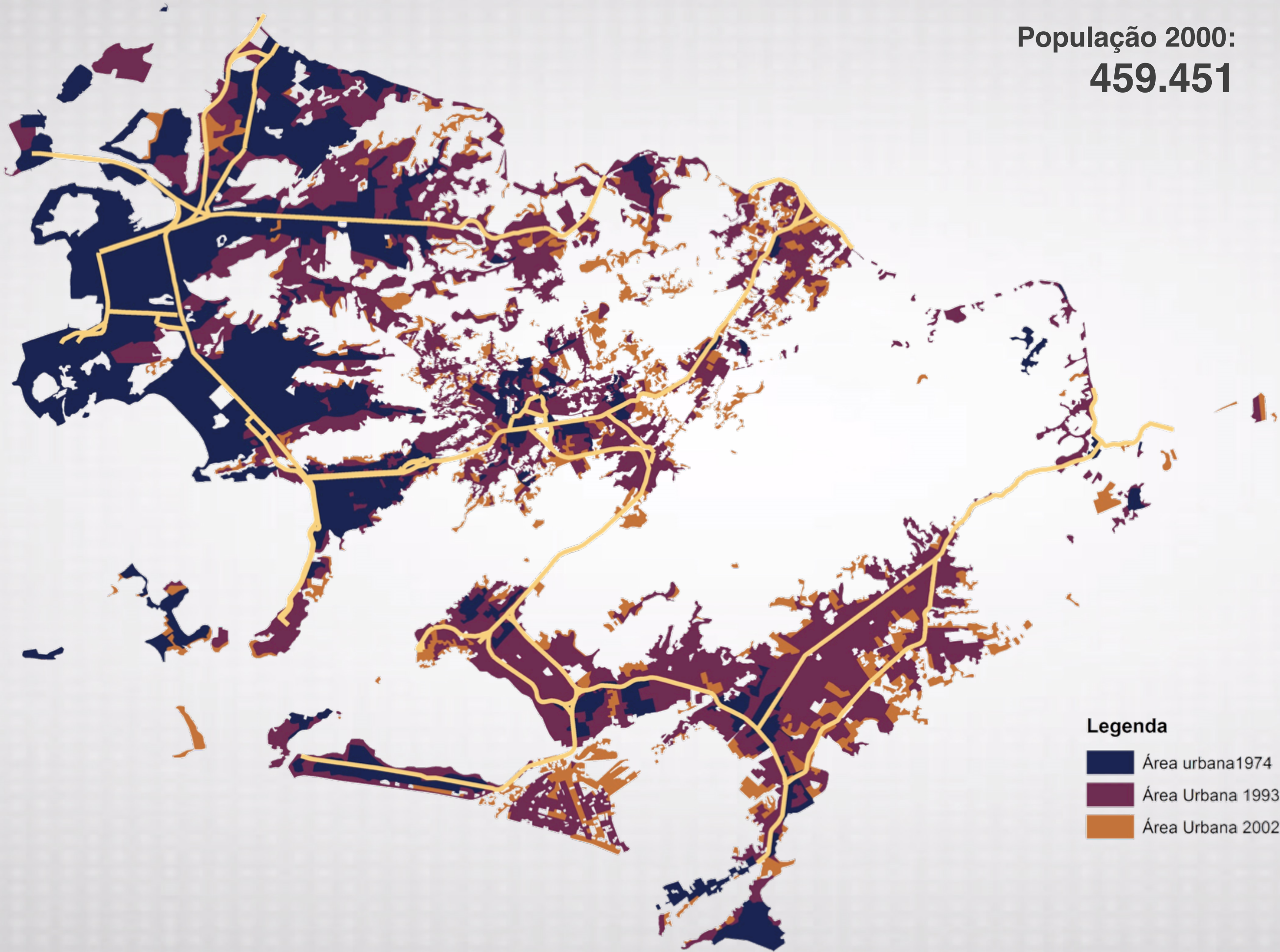
Impactos negativos do espraio urbano

Consumo excessivo do solo

2002

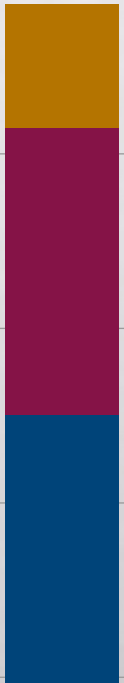
Populao 2000:
459.451

rea Urbana 2002:
50,25Km²



- Legenda
- rea urbana1974
 - rea Urbana 1993
 - rea Urbana 2002

37,5%





Impactos negativos do espraiamento urbano

Consumo excessivo do solo

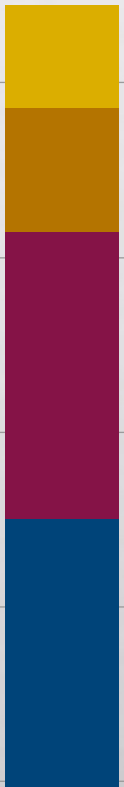
2014

População 2010:
487.562

Área Urbana 2014:
58,96Km²



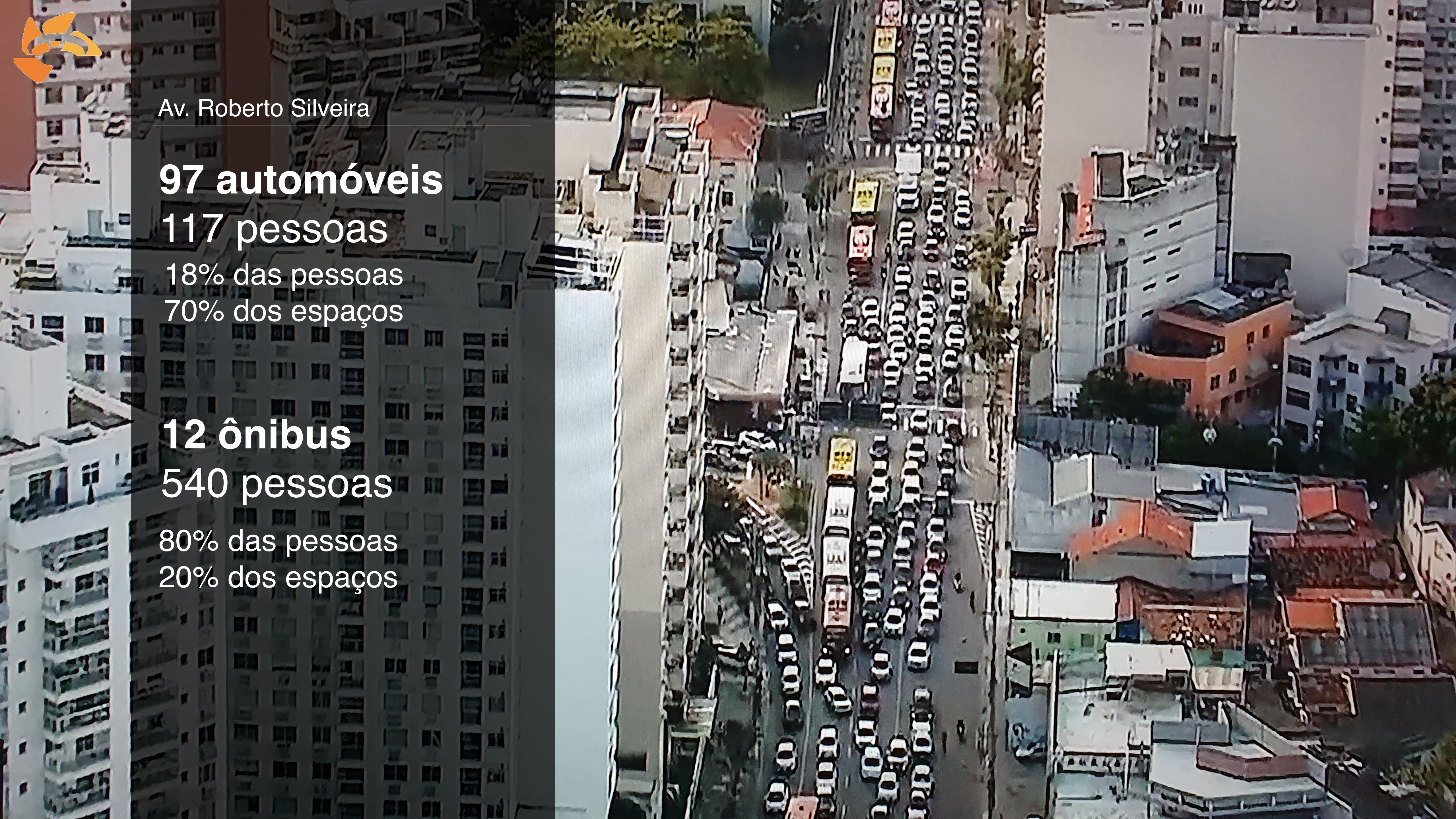
44%











Av. Roberto Silveira

97 automóveis

117 pessoas

18% das pessoas
70% dos espaços

12 ônibus

540 pessoas

80% das pessoas
20% dos espaços





Quais projetos vc gostaria que o poder público implantasse?

2018



Plano de
Mobilidade Urbana Sustentável
2020-2030

Caminhar

Caminhar é o modo mais natural, saudável, limpo, eficiente, econômico e inclusivo de se deslocar até destinos a curta distância, sendo também um componente necessário de praticamente toda viagem por transporte coletivo

Pedalar

Pedalar é o segundo modo mais saudável, econômico e inclusivo de mobilidade urbana. Ele combina a conveniência da viagem porta-a-porta e a flexibilidade da rota e do horário dos percursos a pé, atingindo distâncias e velocidades semelhantes às dos serviços locais de transporte coletivo.

Conectar

Para poder caminhar e pedalar em trajetos curtos e diretos, é preciso contar com redes densas e bem conectadas de vias e passagens em torno de quadras urbanas pequenas. Uma rede bem estruturada de ruas e passagens que ofereçam múltiplos trajetos a muitos destinos, com esquinas frequentes, vias públicas mais estreitas e menor velocidade veicular tornam os trajetos a pé ou de bicicleta mais variados e aprazíveis e revigoram a atividade das ruas e o comércio local.

Densificar

A densidade urbana é necessária tanto para atender ao crescimento dentro de áreas limitadas, como para fornecer o número adequado de usuários que suporte o desenvolvimento de uma infraestrutura de transporte público coletivo. Sob esta perspectiva, as áreas urbanas devem ser estruturadas para receber mais pessoas e atividades por hectare do que geralmente observado em áreas de expansão concebidas para o uso de veículos individuais motorizados, e também para dar apoio a estilos de vida menos dependentes destes.

Compactar

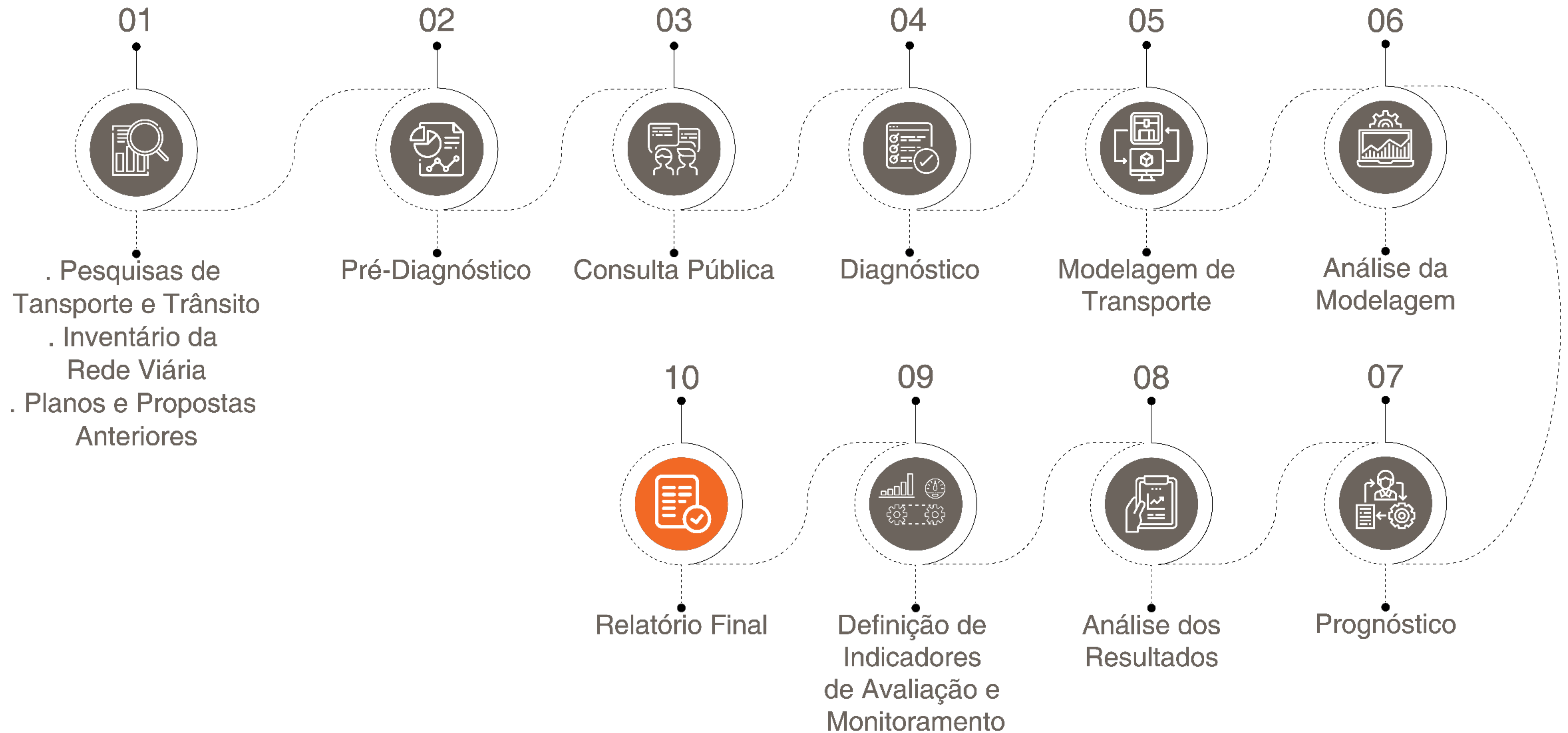
Tendo distâncias mais curtas, as cidades compactas exigem menos tempo e energia para o deslocamento entre uma atividade e outra, infraestruturas menos extensas e custosas (apesar de exigir padrões mais elevados de planejamento e projeto) e preservam áreas rurais contra a urbanização desnecessária ao priorizar o adensamento e a requalificação de áreas já consolidadas.

Mudar

Andar a pé ou de bicicleta e usar transporte coletivo de qualidade são alternativas fáceis, seguras e convenientes e um estilo de vida sem veículos motorizados pode ser baseado em uma variedade de modos intermediários de transporte coletivo, conforme necessário. A redução gradual da disponibilidade de vias e estacionamentos para automóveis no espaço urbano promove uma mudança na participação relativa dos modos de transporte.



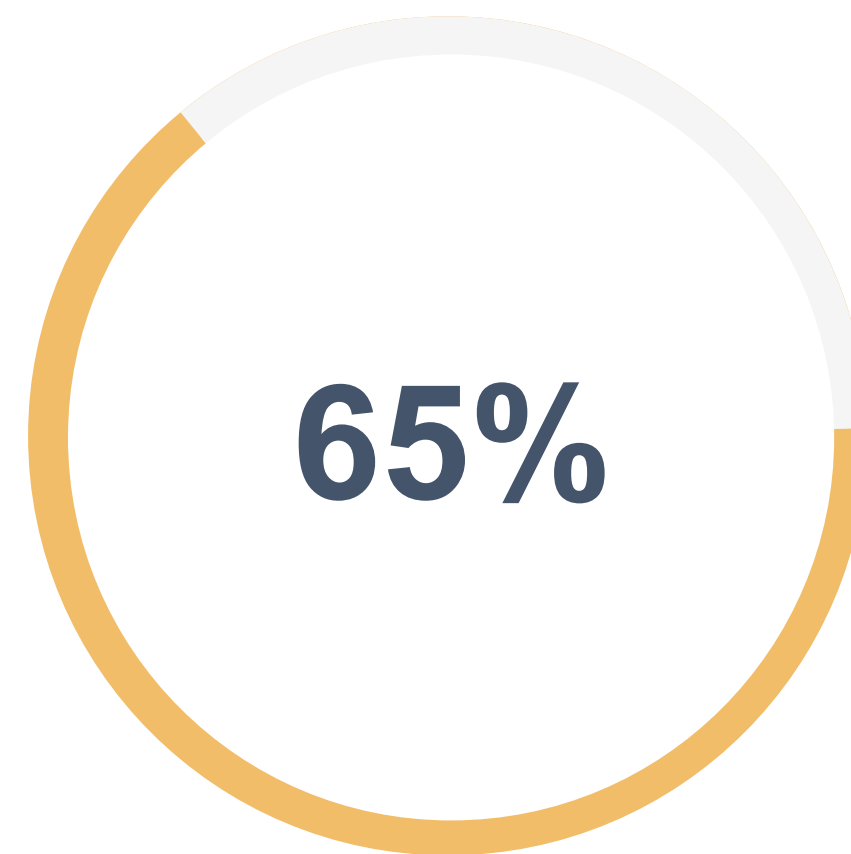
Metodologia





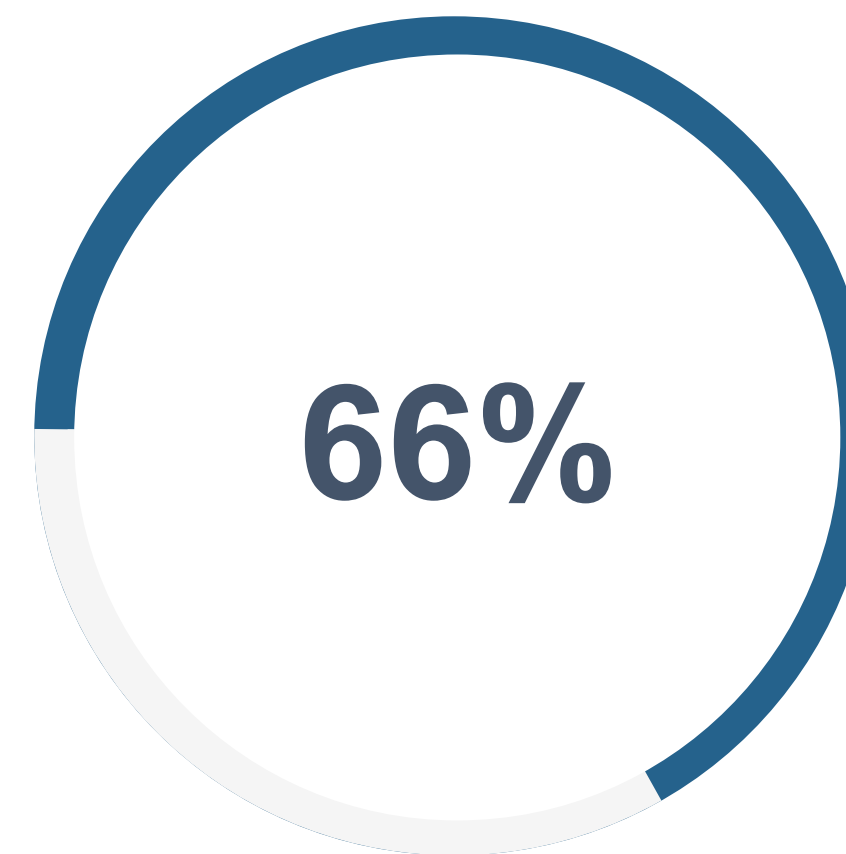
Consulta Pública 2018

Se refere à percepção da população em relação à mobilidade urbana em 2018



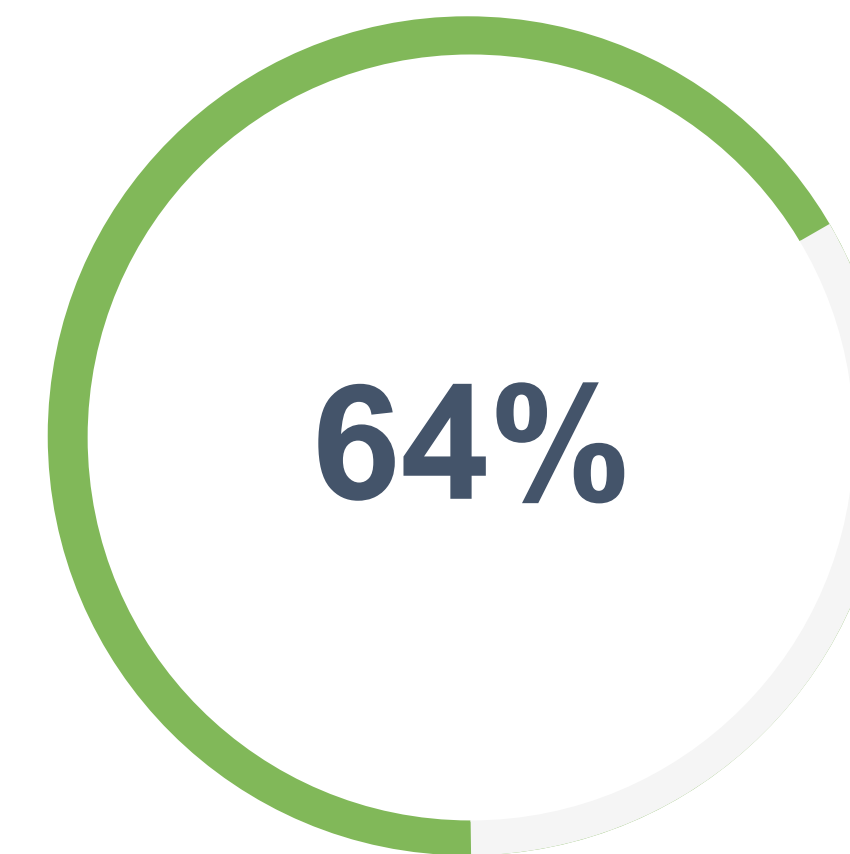
2018

Se referiram de maneira negativa com relação à mobilidade em 2018



Propostas

Indicaram soluções de Planejamento, Gestão e Infraestrutura



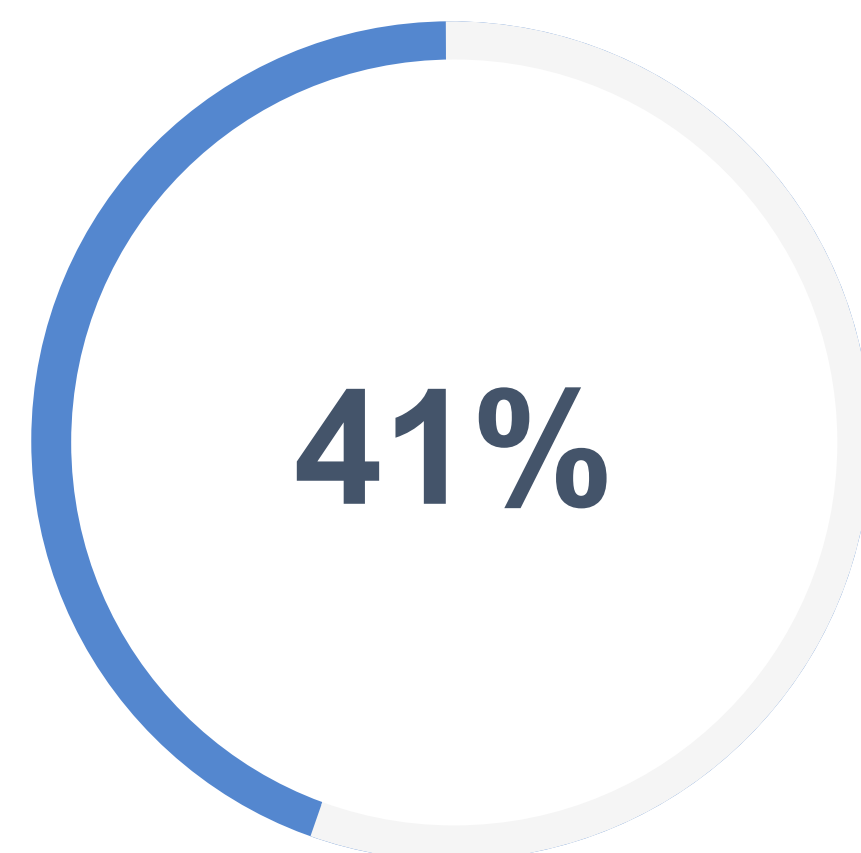
Futuro

Acreditam que as soluções apresentadas na consulta irão gerar impacto positivo

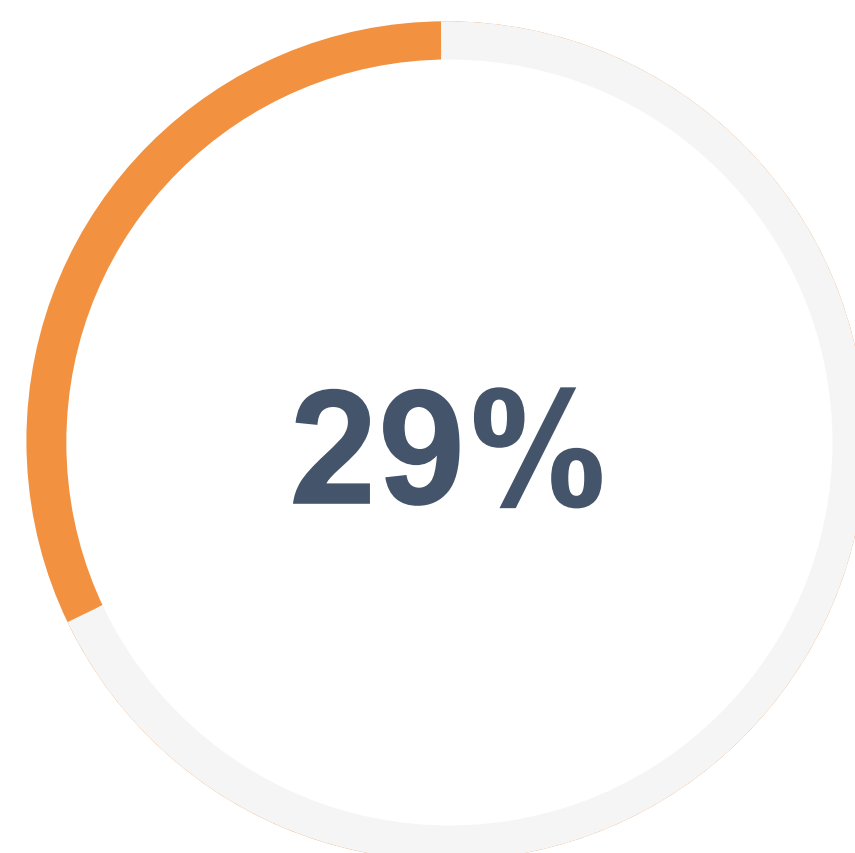


1.236.135

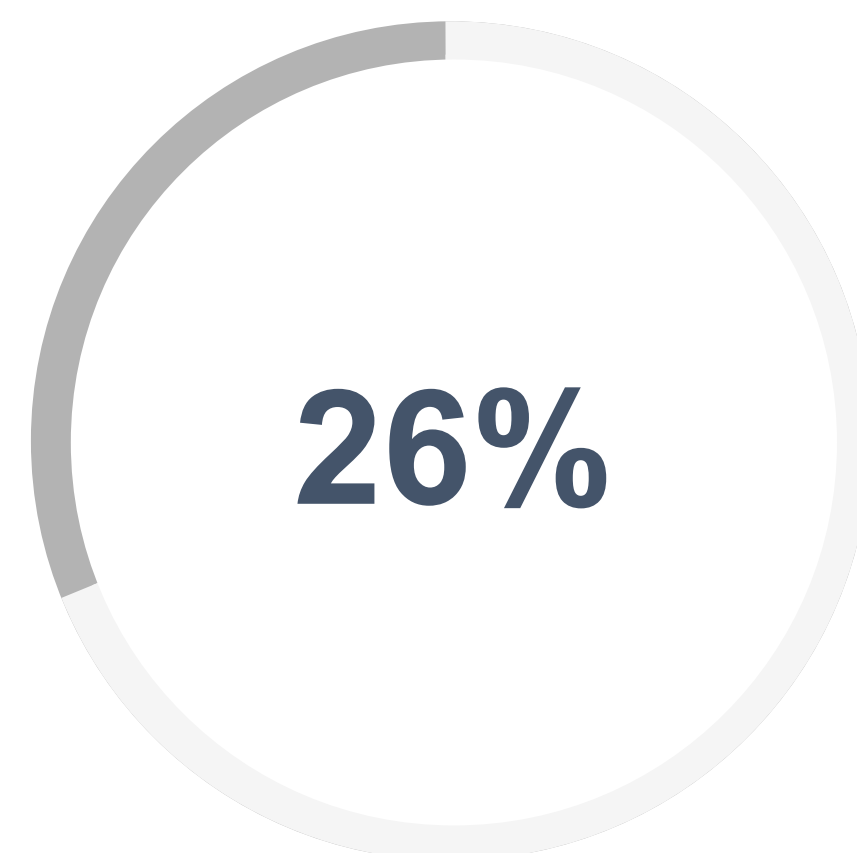
Viagens originadas em Niterói por dia (2018)



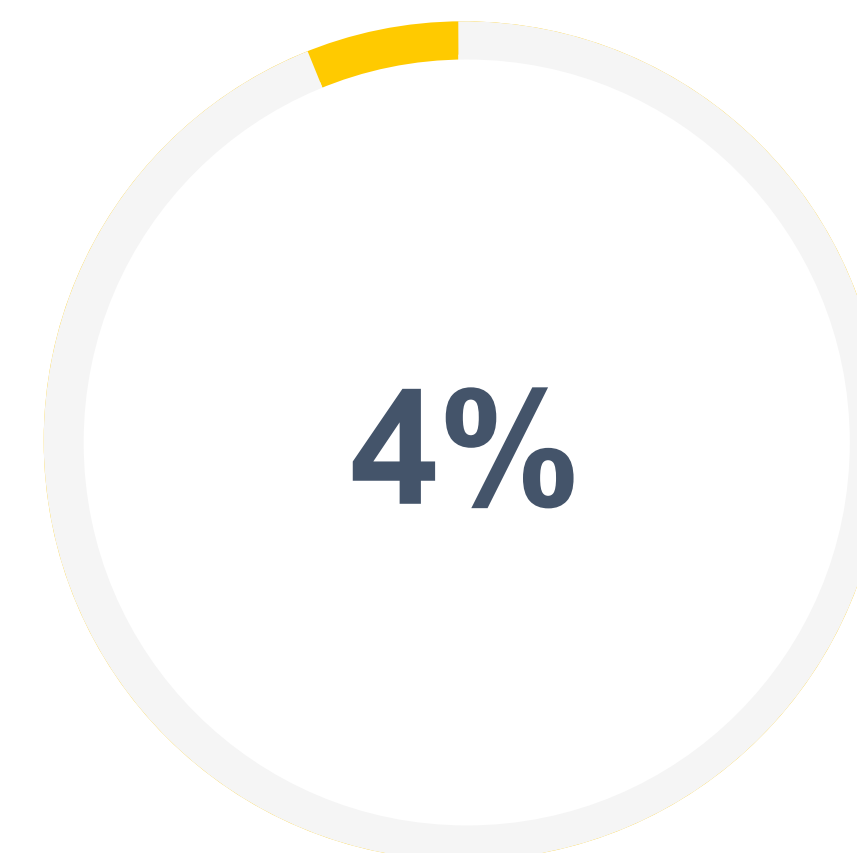
**Transporte
Público Coletivo**



A Pé



**Transporte
Individual**



Bicicleta



Rio de Janeiro
População no último censo [2010]
6.320.446 pessoas

São Gonçalo
População no último censo [2010]
999.728 pessoas

MAPA DIAGNÓSTICO

Cenário atual





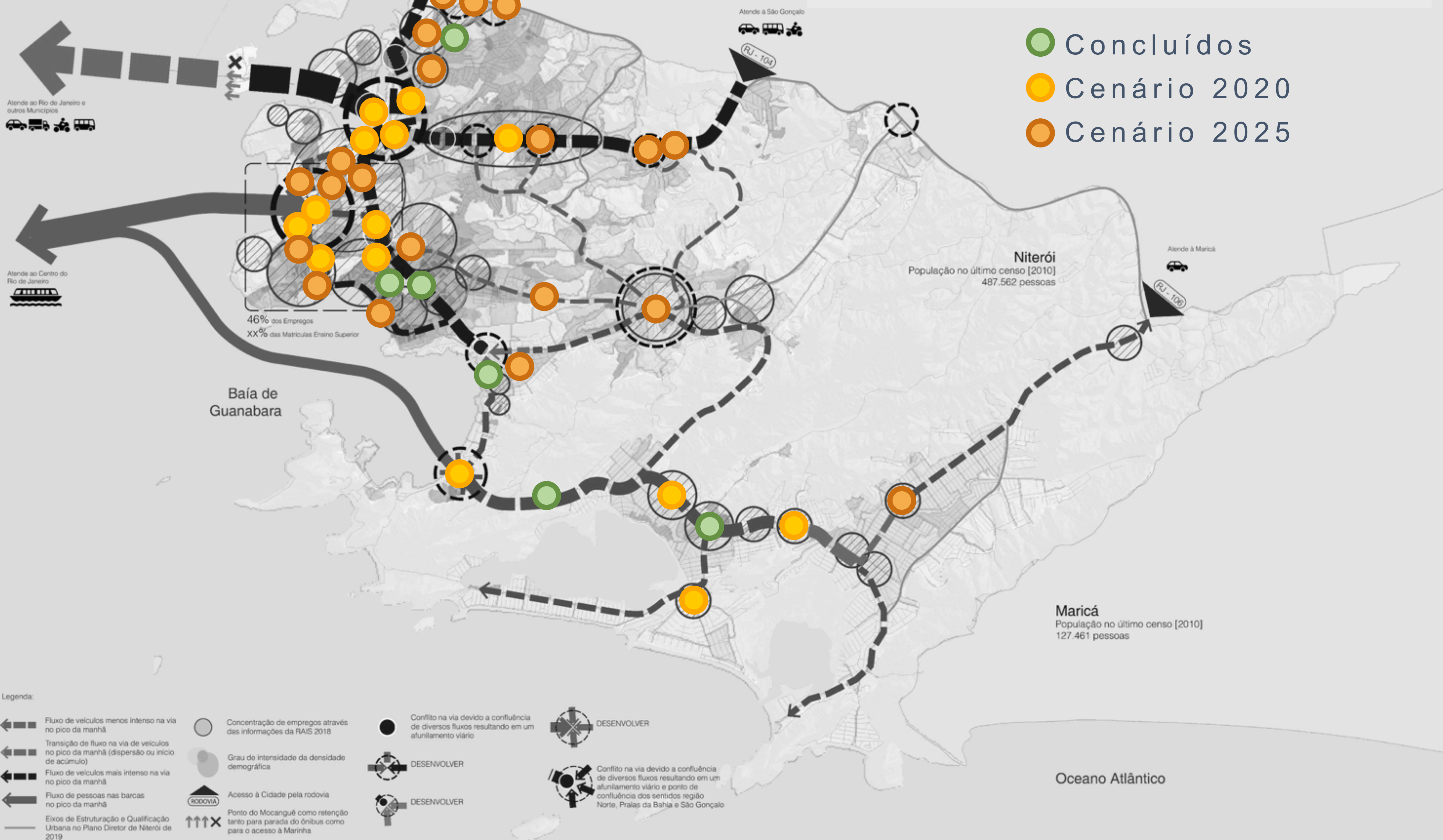
Rio de Janeiro
População no último censo [2010]
6.320.446 pessoas

São Gonçalo
População no último censo [2010]
999.728 pessoas

MAPA DE INTERVENÇÕES

Cenários futuros

- Concluídos
- Cenário 2020
- Cenário 2025



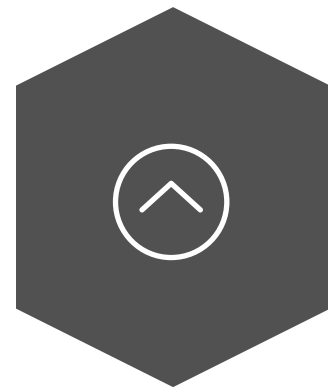


CORREDOR BHLS TRANSOCEÂNICO FASE II

Implantação das linhas OC4, OC5 e OC6 –
corredor exclusivo para ônibus – ligação
Região Oceânica, Largo da Batalha e Centro



Região
Oceânica



Conectar e
Transportar



64.000.000



40 mil
pessoas

Estruturação e qualificação do sistema de transporte público coletivo; Cerca de 125.000 viagens de usuários por mês terão redução estimada de 1% na distância de suas viagens, e 1,8% no tempo; Redução na emissão de poluentes; Maior conforto, velocidade e segurança nas viagens para os usuários; Maior produtividade operacional; Gestão mais eficiente; Desenvolvimento e requalificação urbana do entorno do Corredor. A Fase II prevê a antecipação de substituição da frota por meio da aquisição de 40 ônibus elétricos à bateria, como forma de migrar o restante das linhas da Região Oceânica para a pista exclusiva.





Estação Praça Central

Estação Praça Central

sentido centro
westbound - city centre



People sitting on the bus stop benches.

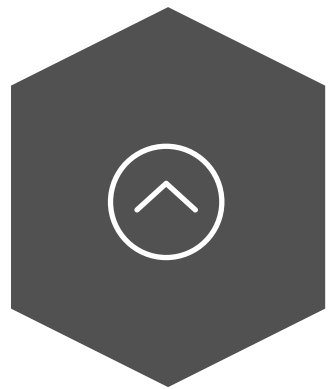


REMODELAÇÃO ACESSO CAMBOINHAS

Reurbanização e Intervenção viária no
acesso ao bairro – com implantação estação
BHLS



Camboinhas



Conectar e
Transportar



4.500.000



14 mil
pessoas

Melhor acessibilidade ao sistema de transporte público coletivo por meio da implantação de uma estação BHLS; Desenvolvimento e requalificação urbana; Maior segurança e conforto nas viagens, incluindo o transporte por ônibus e ativo; Conexão cicloviária com Parque Orla; Maior fluidez para o trânsito e acesso local. Solução viária para o acesso ao bairro de Camboinhas.





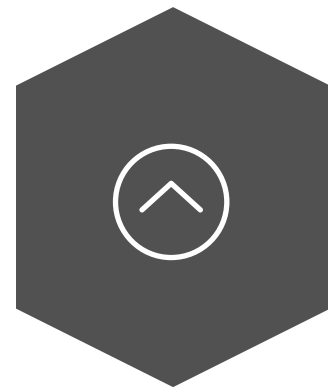


SKATEPLAZA

Criação de espaço público – em trecho do
Corredor Transoceânico – Estação Vila São
Pedro



Santo
Antônio



Mudar



2.000.000



5 mil
pessoas

Fomento ao desenvolvimento urbano com atividades
de lazer integradas à uma estação de transporte
público do tipo BHLS em área remanescente de
desapropriações da implantação do corredor;
Promoção de centralidade; Criação de nova fachada
ativa baseado no conceito de “Ruas Completas”.





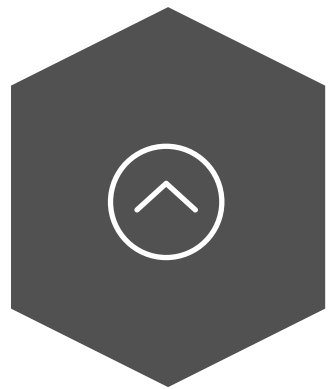


FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS AV. QUINTINO BOCAIÚVA

Implantação de medida de ordenamento
viário – para priorização do transporte
público por ônibus



São
Francisco



Mudar e
Transportar



-



30 mil
pessoas

Maior fluidez ao tráfego do eixo de estruturação e do
tráfego local com redução média de 20% dos tempos
de viagens para o transporte públicocoletivo;
Ordenamento do trânsito em geral; Estímulo ao uso do
transporte público.





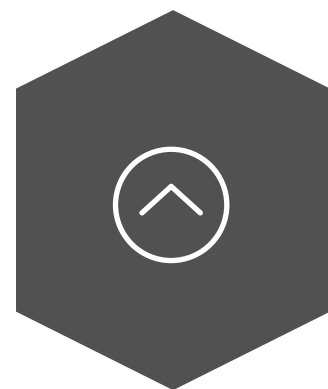


FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS AV. ROBERTO SILVEIRA

Implantação de medida de gestão viária –
priorização do transporte público por
ônibus



Icaraí



Transportar



-



48 mil
pessoas

Maior fluidez ao tráfego de passagem e local com
redução média de 20% dos tempos de viagens para o
transporte coletivo por ônibus; Ordenamento do
trânsito em geral; Estímulo ao uso do transporte
público.





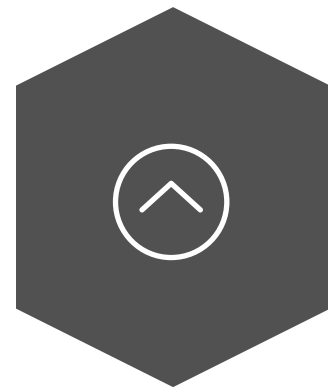


ZONA VERMELHA ICARAÍ

Política de restrição de estacionamento – Rua Paulo
Alves – Rua Pereira da Silva – Rua Otávio Carneiro –
Rua Tavares de Macedo – Rua Lopes Trovão



Icarai



Mudar e
Transportar



-



27 mil
pessoas

Aumento da capacidade viária; Redução de viagens motorizadas individuais; Migração potencial de 40% para o transporte coletivo e 20% para o transporte ativo; Redução de níveis de poluição ambiental.



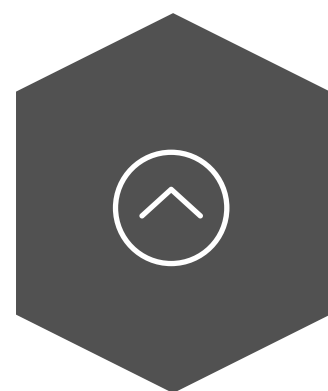


ZONA VERMELHA ICARAÍ

Política de restrição de estacionamento – Rua Paulo
Alves – Rua Pereira da Silva – Rua Otávio Carneiro –
Rua Tavares de Macedo – Rua Lopes Trovão



Icaraí



Mudar e
Transportar



-



27 mil
pessoas

Aumento da capacidade viária; Redução de viagens motorizadas individuais; Migração potencial de 40% para o transporte coletivo e 20% para o transporte ativo; Redução de níveis de poluição ambiental.



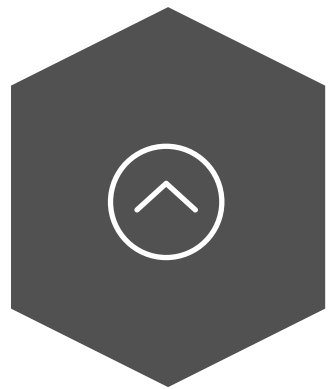


INTERVENÇÃO VIÁRIA NA RUA MEM DE SÁ

Implantação de novo ordenamento viário –
para acesso as ruas Miguel de Frias e
Fagundes Varela



Icarai



Conectar



6.500.000



12 mil
pessoas

Criação de novas conexões de circulação urbana
reduzindo distâncias e flexibilizando o acesso ao eixo
da Praia de Icarai e da Rua Fagundes Varela; Maior
fluidez para o tráfego geral





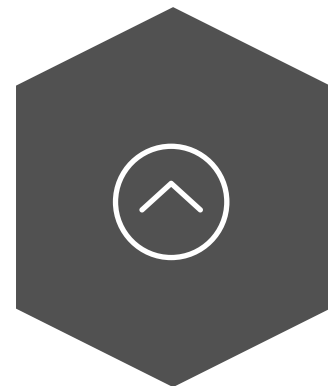


ALARGAMENTO DA RUA DR. PAULO ALVES

Criação da 3ª faixa – exclusiva para
ônibus – entre a Praia de Icaraí e Rua
Tiradentes



Ingá



Transportar e
Caminhar



7.300.000



32 mil
pessoas

Aumento da capacidade viária e interferência na
escolha modal; redução de viagens motorizadas
individuais; migração para o transporte coletivo;
incentivo ao transporte ativo por meio da
requalificação de passeios; redução dos tempos de
viagens do transporte público.





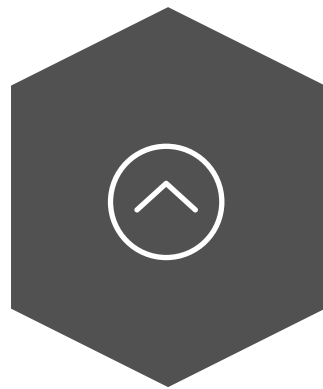


ALARGAMENTO DA AV. MARQUÊS DO PARANÁ

Criação de 4ª faixa – exclusiva para ônibus –
conexão cicloviária – com prioridade para
segurança e acessibilidade (Ruas Completas)



Centro



Transportar, Caminhar
e Pedalar



26.000.000



95 mil
pessoas

Aumento da capacidade viária por meio da criação de
faixa exclusiva para ônibus e ciclovia, priorização aos
usuários dos modos coletivos e ativos; Redução dos
tempos de viagens; Promoção de segurança ao
transporte ativo; Eficiência para o transporte coletivo;
Conforto e segurança para os seus usuários;
Requalificação urbana e paisagística.





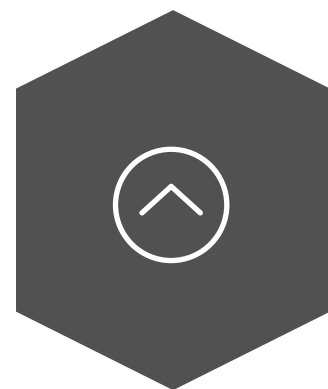


REQUALIFICAÇÃO DA AV. VISC. DO RIO BRANCO

Waterfront Niterói – Ordenamento viário –
estações BHLS – implantação de ciclovia
litorânea – conceito Ruas Completas



Centro



Transportar, Caminhar
e Pedalar



100.000.000



100 mil
pessoas

Promoção de segurança ao transporte ativo;
Priorização ao transporte público coletivo; Conforto e
segurança para os seus usuários; Redução de 25%
dos tempos de viagens com maior velocidade
operacional para o sistema (de 15km/h para 20km/h);
Ganhos de 12 horas/mês para cada usuário do TC;
Requalificação urbana e paisagística.







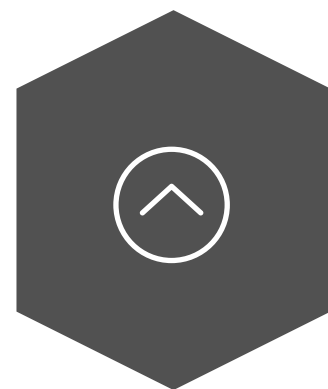


DUPLICAÇÃO BICICLETÁRIO ARARIBÓIA

Aumento de 950 vagas para estacionamento
de bicicleta – ampliação da infraestrutura



Centro



Pedalar



900.000



10 mil
pessoas

Promoção do transporte ativo; Aumento do número de usuários atendidos; Redução do tempo de espera; Otimização do atendimento; Conforto e segurança para os seus usuários; Incentivo à migração para a bicicleta; Atendimento de demanda social recorrente.





bicicletário

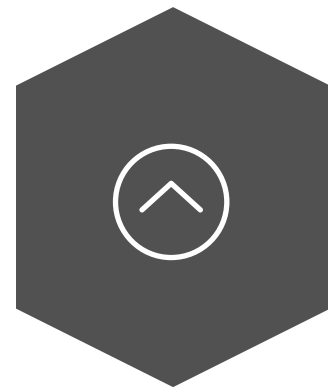


NOVAS ESTAÇÕES NA ALAMEDA SÃO BOAVENTURA

Remodelação de estações – em
eixo de estruturação e
qualificação urbana



Fonseca



Transportar

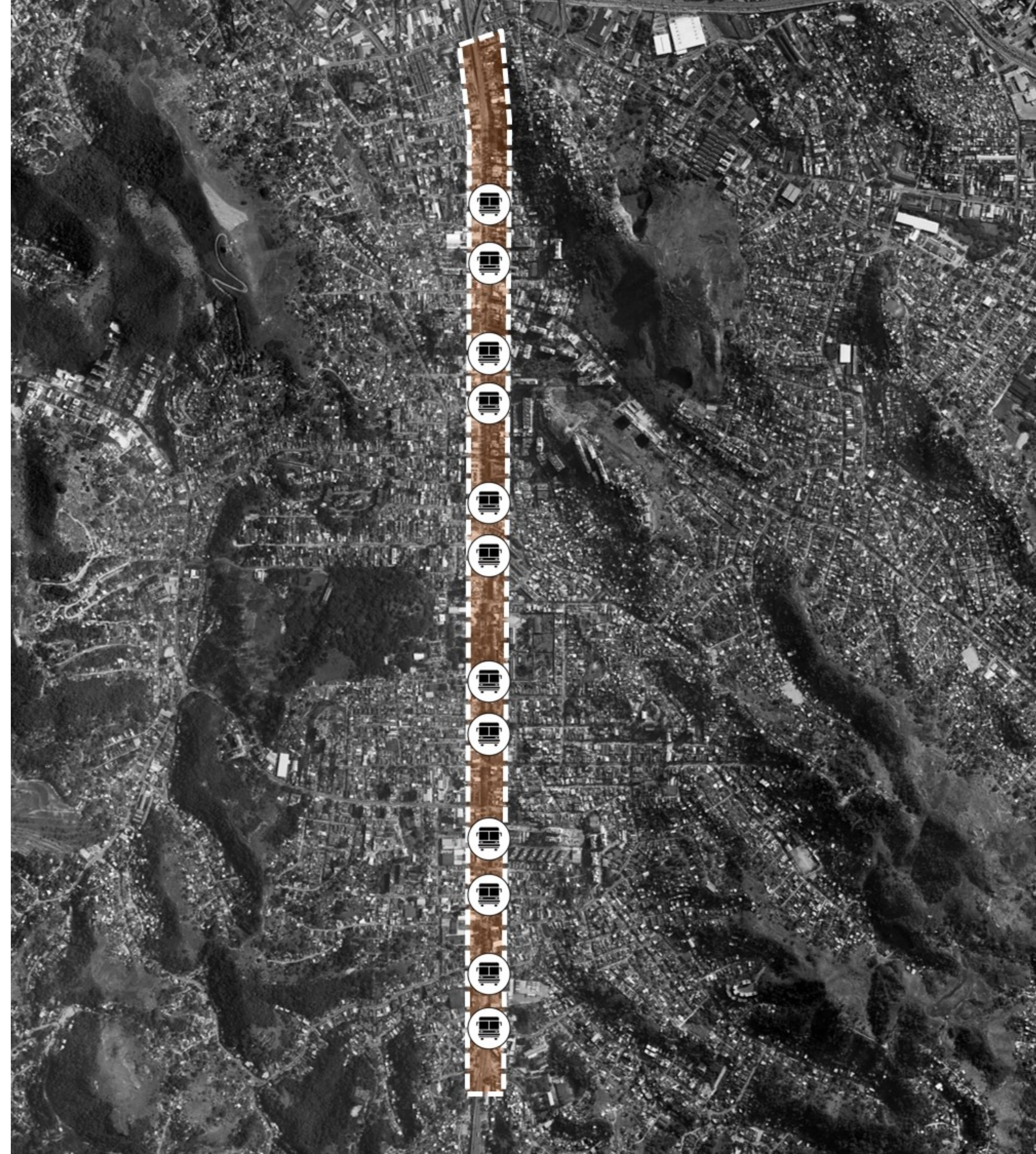


12.000.000



75 mil
pessoas

Maior conforto e segurança aos usuários de transporte
coletivo por ônibus; Melhoria dos tempos de viagem
do transporte público coletivo, beneficiando cerca de
10 mil pessoas na hora pico manhã ;
Requalificação urbana.





sentido centro
westbound - city centre

OC2

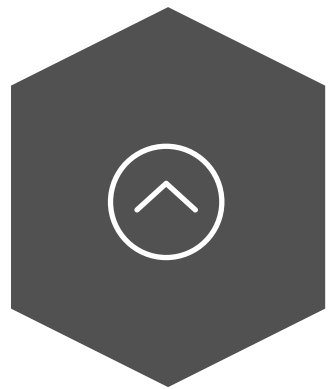


ALARGAMENTO TRECHO SUL DA R. BENJAMIN CONSTANT

Criação da 3ª faixa – exclusiva para
ônibus – e 4ª faixa – entre a Alameda
São Boaventura e Viaduto Santana



Santana



Conectar,
Transportar e Pedalar

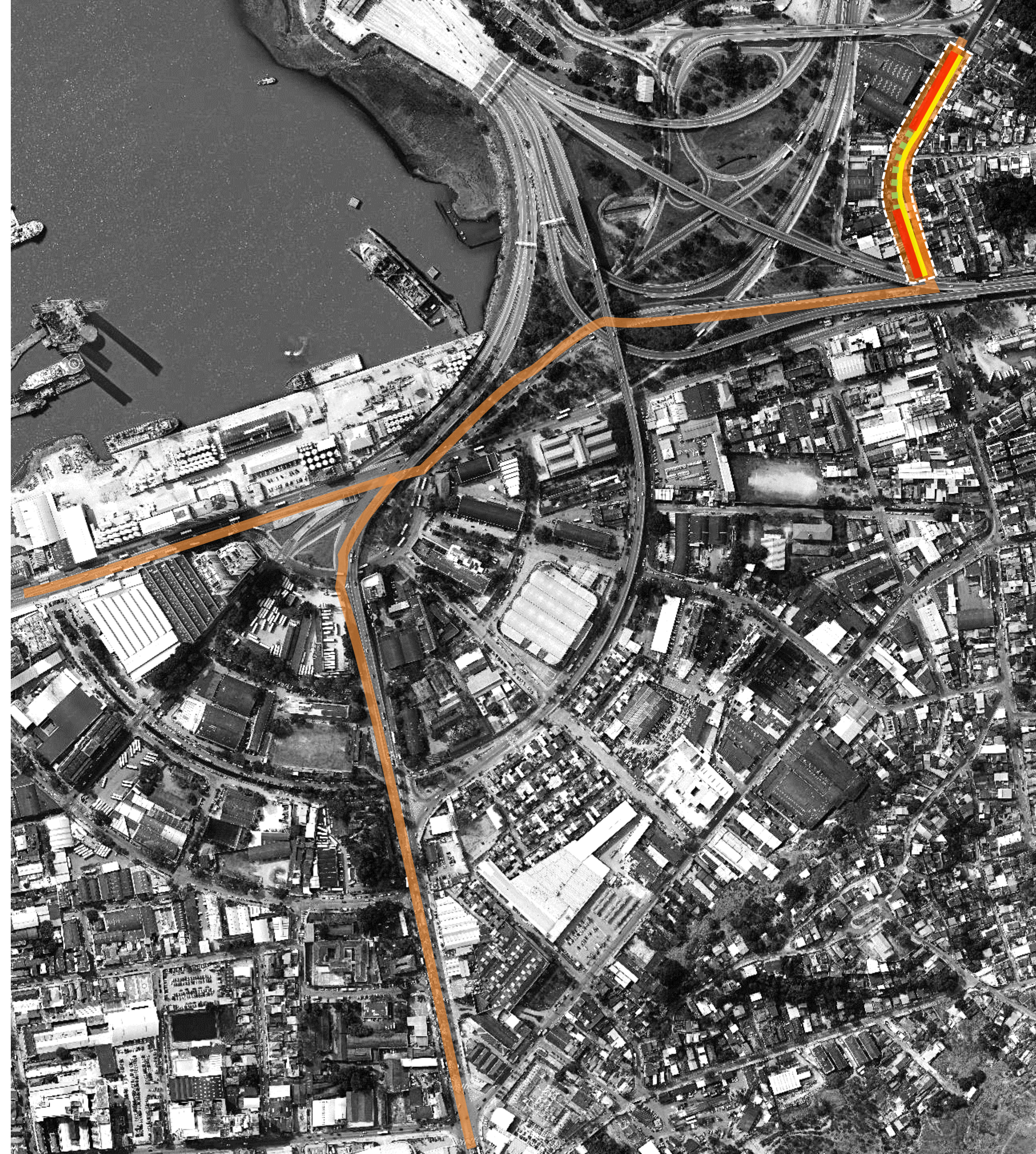


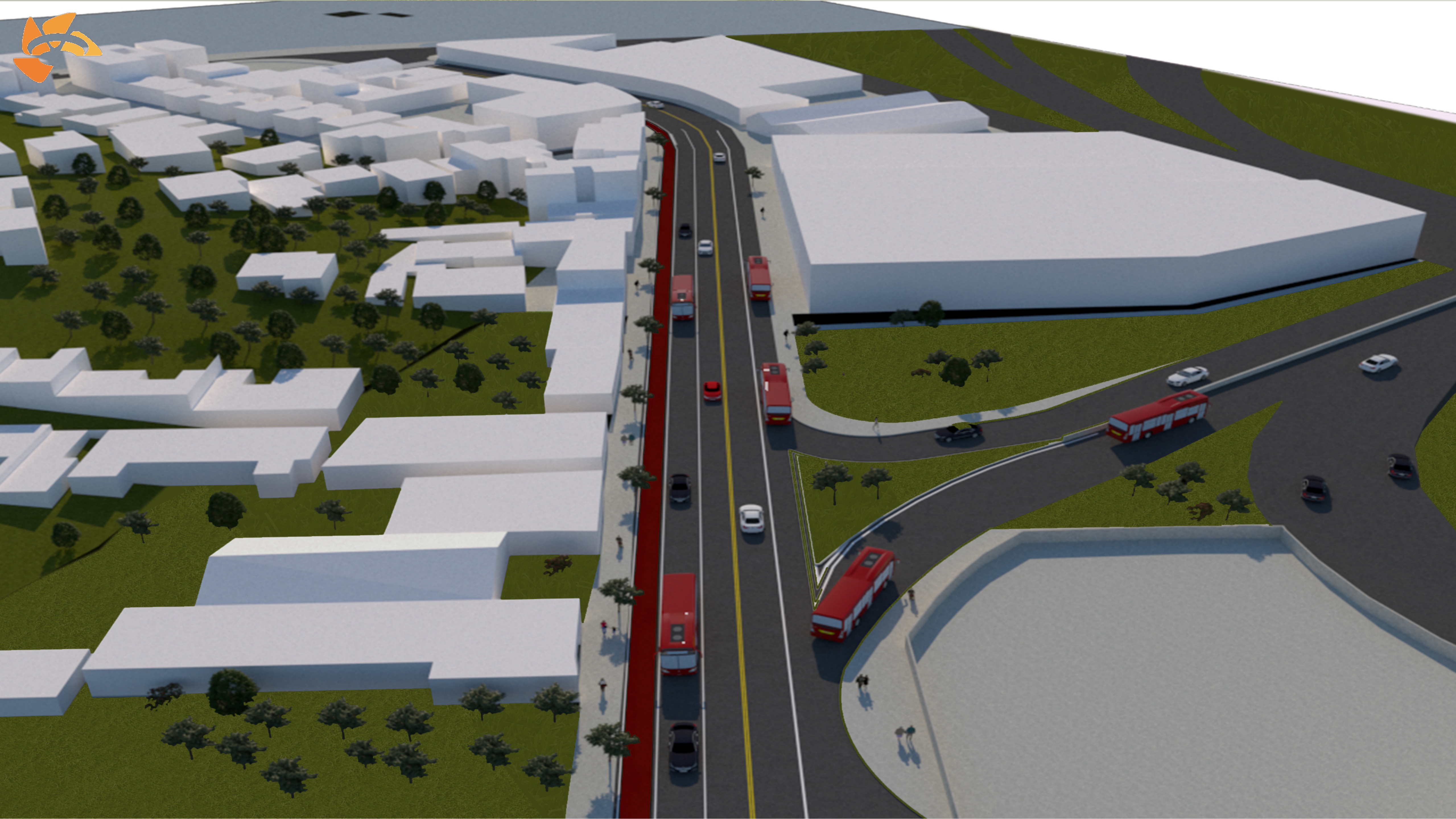
5.200.000



30 mil
pessoas

Melhor conexão e fluidez viária entre os bairros
Centro e Barreto; Aumento da capacidade viária.





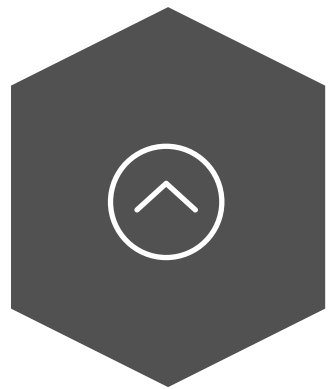


EXTENSÃO DA FAIXA EXCLUSIVA DA AV. FELICIANO SODRÉ

Prolongamento de faixa exclusiva de
ônibus da Av. Feliciano Sodré em
direção ao Barreto



Centro



Conectar e
Transportar

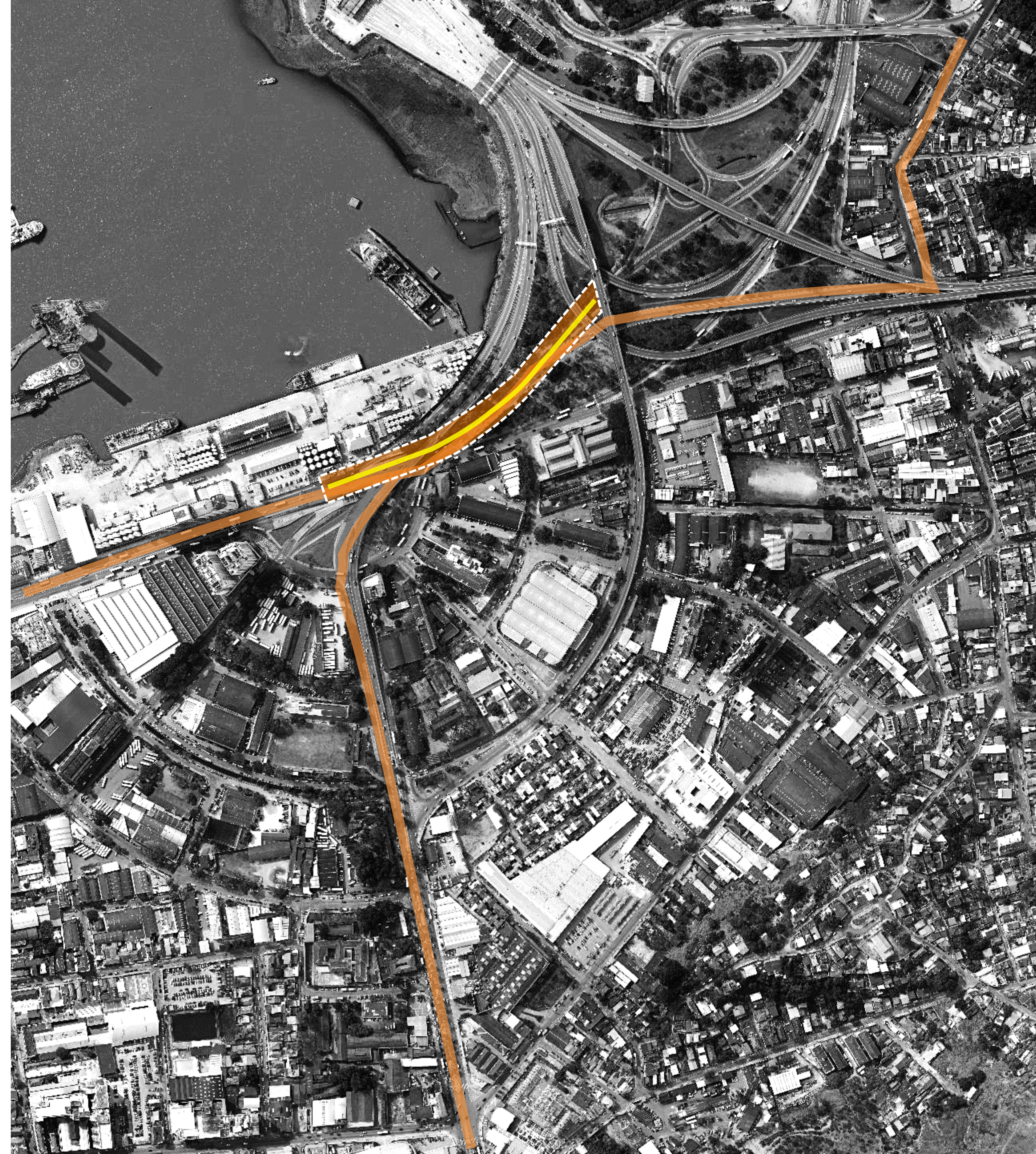


5.000.000



112 mil
pessoas

Prioridade e maior fluidez ao transporte público coletivo, beneficiando cerca de 16 mil pessoas; Ordenamento dos fluxos de veículos; Melhoria no acesso ao centro e tempos de viagens dos usuários de transporte coletivo.





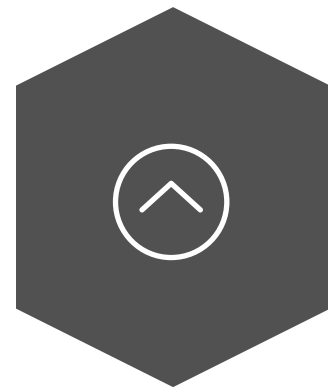


ALARGAMENTO DA AV. JANSEN DE MELO

Criação da 3ª faixa – exclusiva para ônibus
– entre a Praça Renascença e a Av.
Washington Luís



Centro



Transportar e
Caminhar

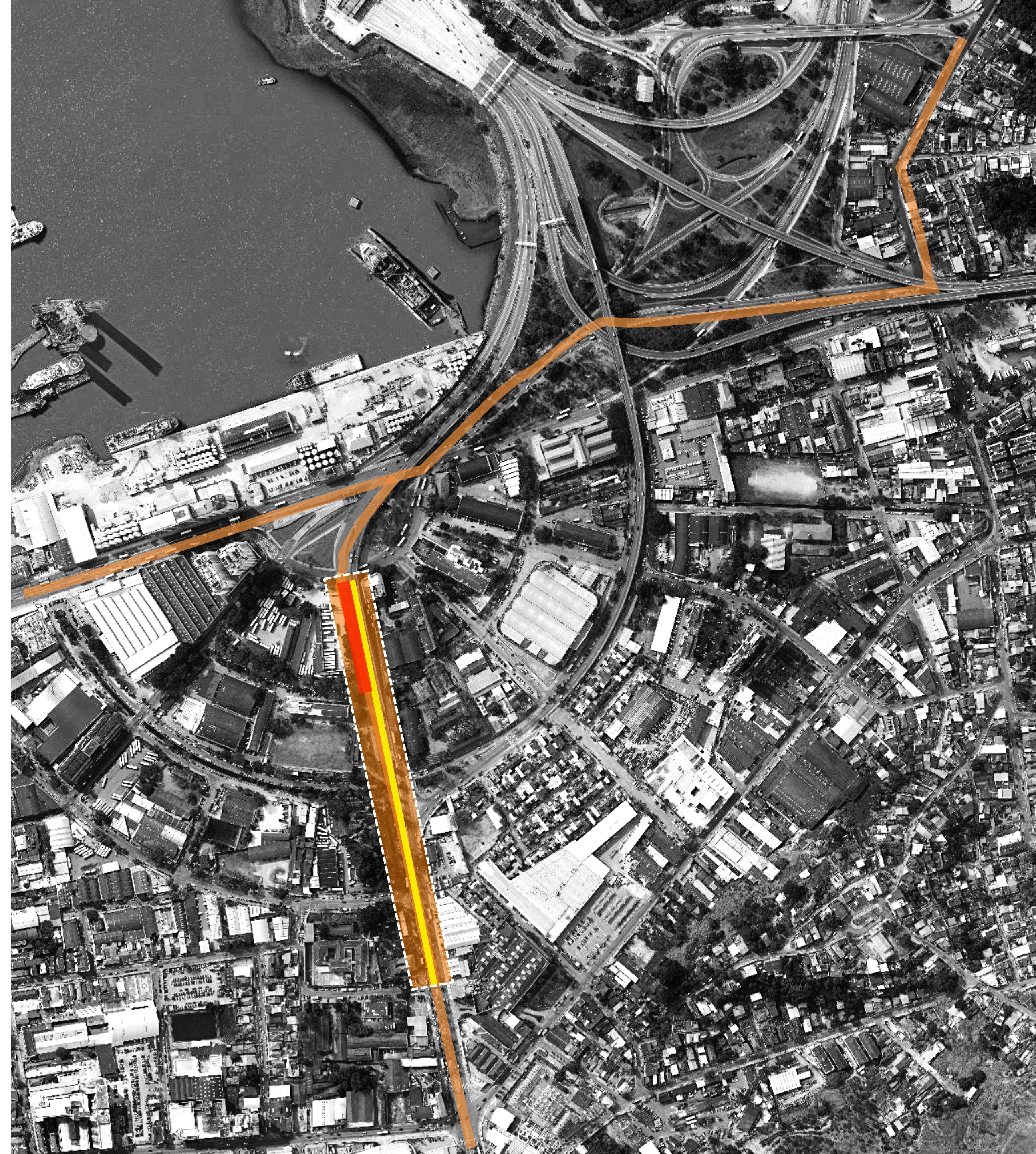


3.250.000



72 mil
pessoas

Aumento da capacidade viária, beneficiando os usuários dos modos coletivos e individuais; melhoria nos tempos de viagens para o transporte em geral; maior eficiência para o sistema de ônibus, e maior conforto e segurança aos seus usuários; maior requalificação urbana; melhor conexão viária entre a região norte e centro com melhoria do fluxo de entrada na cidade





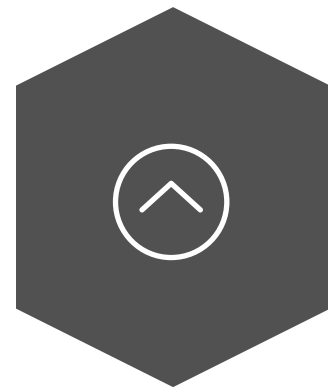


ENTORNO DO MERCADO MUNICIPAL

Intervenção urbanística e paisagística – no
entorno imediato e adjacências do Mercado
Municipal de Niterói



Centro



Caminhar e
Mudar



7.500.000



10 mil
pessoas

Requalificação Urbana e Paisagística da Área Central;
Criação de novas centralidades; Reestruturação
viária; Criação de um novo polo turístico e
entretenimento; Geração de emprego e renda.





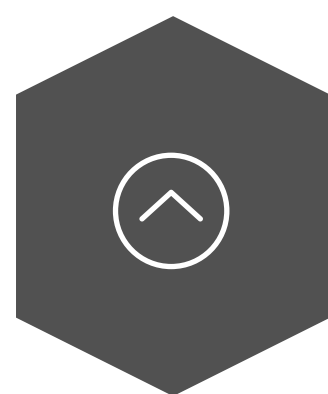


RACIONALIZAÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS NO BARRETO

Rearranjo operacional no atendimento de linhas de ônibus municipais no bairro Barreto



Barreto



Transportar

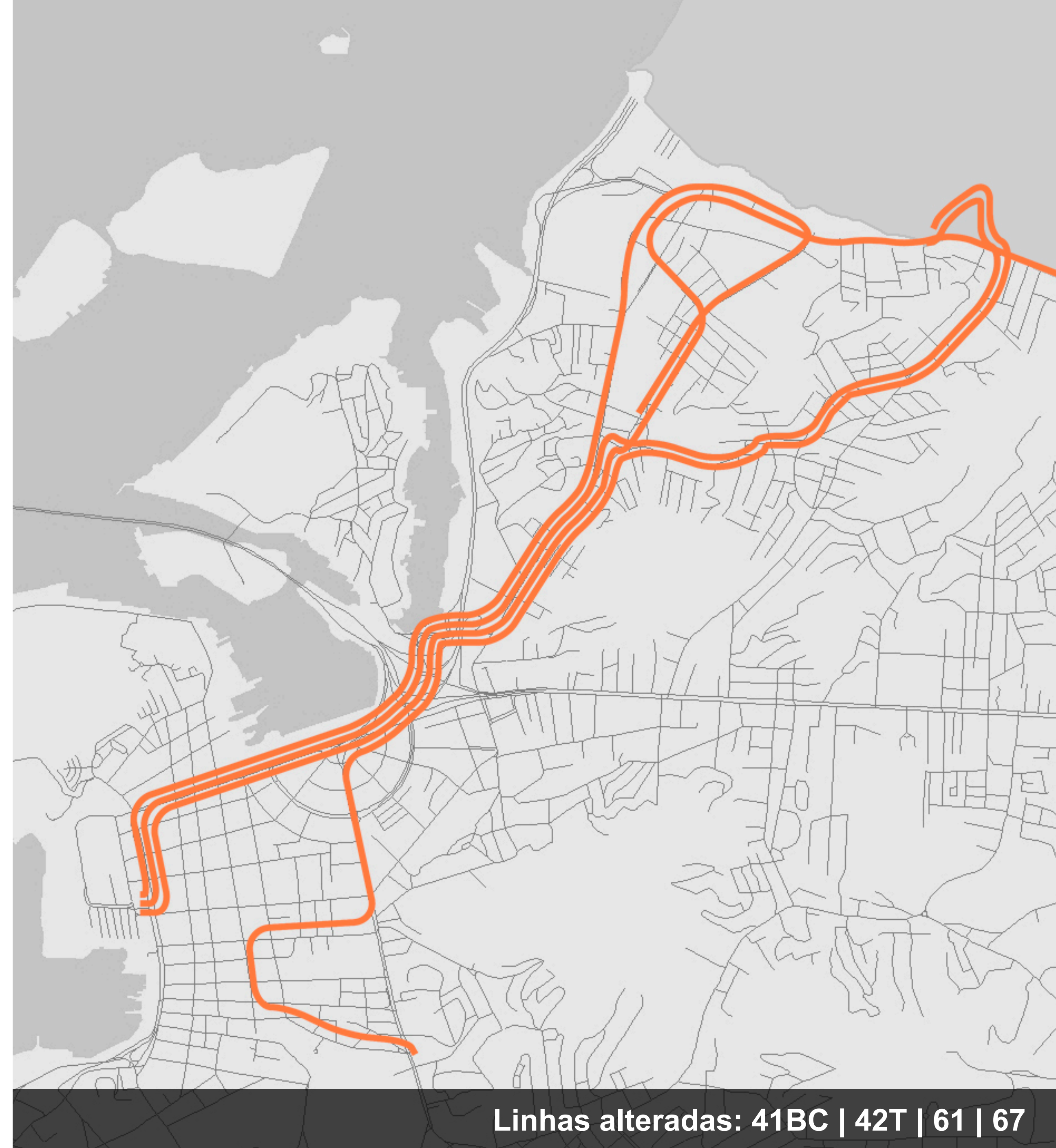


-



20 mil
pessoas

Menor tempo de viagem para os usuários; Maior velocidade operacional; Maior conforto para os usuários, por meio da eliminação de deslocamento negativo de linha e racionalização de itinerários; Menor quilometragem e custo operacional; Menor emissão de poluentes no meio ambiente.



Linhas alteradas: 41BC | 42T | 61 | 67

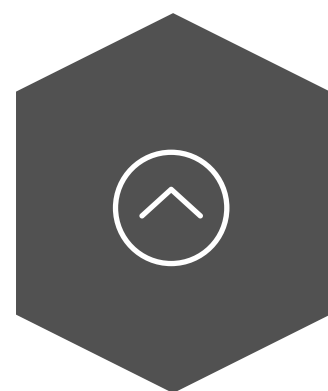


INTEGRAÇÃO AQUAVIÁRIA

Implantação de Política Pública de incentivo ao
uso de transp. público – para passageiros
integrados ao transp. aquaviário



Niterói



Transportar



16.000.000
(anual)



17 mil
pessoas

Incentivo ao uso do transporte coletivo por ônibus;
Redução da poluição ambiental; Maior
sustentabilidade urbana; Incentivo à integração entre
diferentes modos.





VALE TRANSPORTE ELETRÔNICO

Ampliação do uso do transporte público – através da implantação de política de subsídio tarifário – para funcionários da PMN

FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

Implantação de Sistema de monitoramento eletrônico – para gestão da mobilidade urbana

IMPLANTAÇÃO DO LABMOB

Formatação de uma política de inovação para gestão, planejamento e engajamento social para a mobilidade urbana

FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL

Ações voltadas à estruturação institucional e capacitação técnica dos colaboradores envolvidos (Estatuto Nittrans e Concurso Público)





USAR A BICICLETA 2020

- Rua Benjamin Constant Trecho Sul
- Trecho da Alameda São Boaventura (Rua Benjamin Constant – Av. João Brasil)
- Av. João Brasil – Rua Carlos Maximiano – Rua Magnólia Brasil
- Orla de Niterói Centro
- Rua São Sebastião e Badger da Silveira
- Av. Milton Tavares de Sousa
- Rua Miguel de Frias
- Av. Marquês do Paraná Trecho Sul
- Av. Marquês do Paraná Trecho Norte
- Túnel Raul Veiga
- Sistema Ciclovitário da Região Oceânica



Cenário 2025

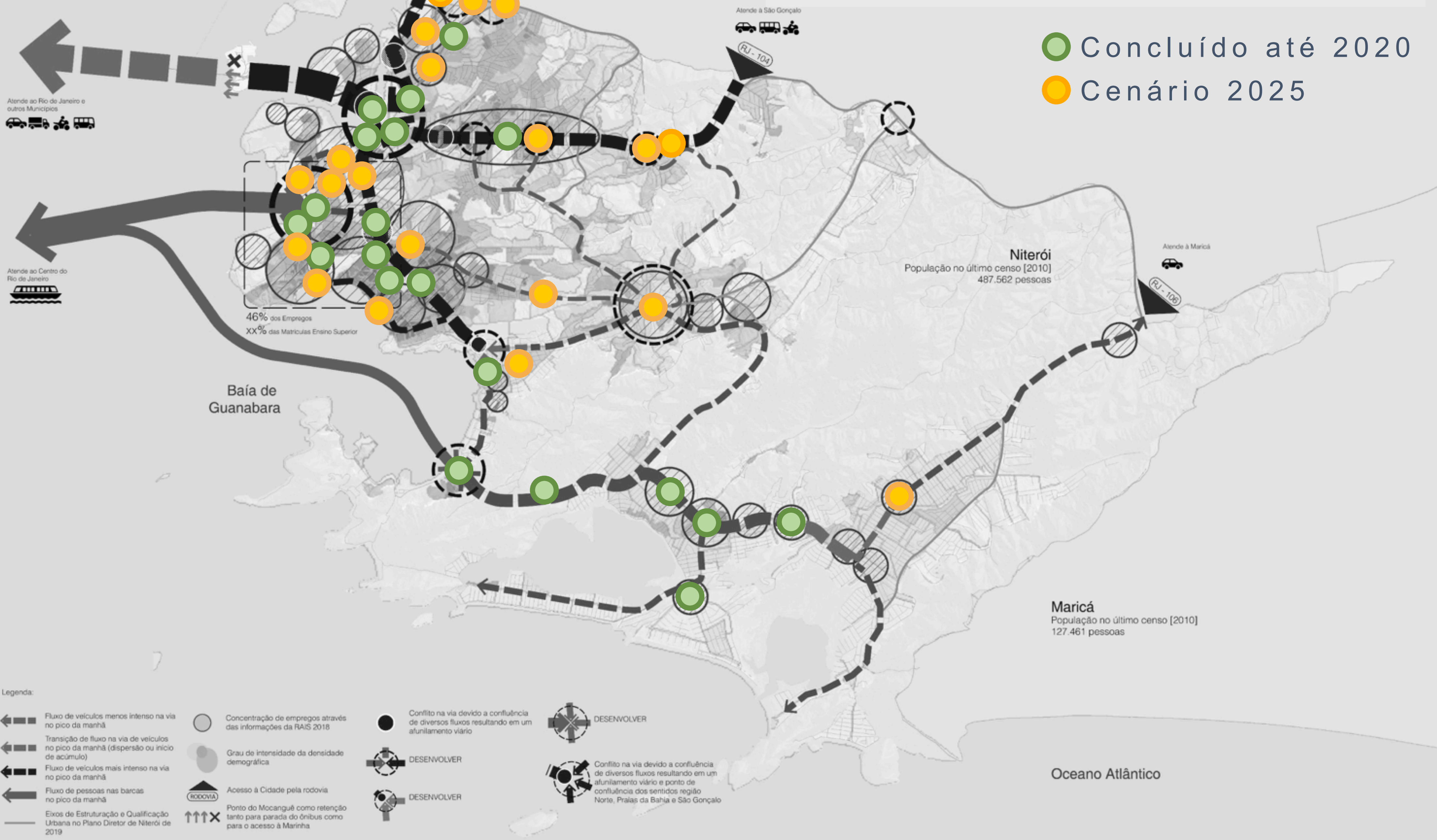


Rio de Janeiro
População no último censo [2010]
6.320.446 pessoas

São Gonçal
População no último censo [2011]
999.728 pessoas

MAPA DE INTERVENÇÕES 2025

● Concluído até 2020
● Cenário 2025



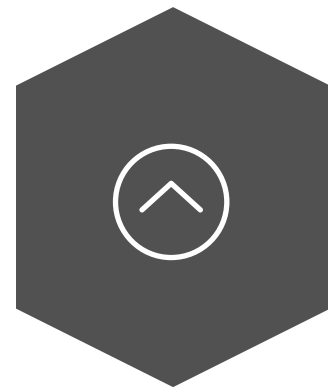


CALÇADAS DO CENTRO

Requalificação de calçadas do Centro através da implantação de infraestrutura subterrânea de calha técnica e substituição de pavimento



Centro



Caminhar e
Mudar



65.000.000



40 mil
pessoas

Melhoria das condições de acessibilidade; Maior conforto e segurança para os pedestres; Padronização e organização da infraestrutura subterrânea.



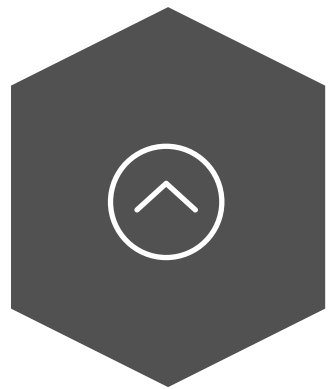


MERGULHÃO DA MAL. DEODORO

Intervenção no cruzamento da Rua Marechal
Deodoro x Av. Jansen de Melo



Centro



Conectar



-



10 mil
pessoas

Nova ligação viária que permitirá a eliminação de um importante conflito viário entre as ruas Marechal Deodoro e a Av. Jansen de Melo, na qual haverá significativo impacto positivo de melhoria nos fluxos de saída do Centro e de descida da Ponte.



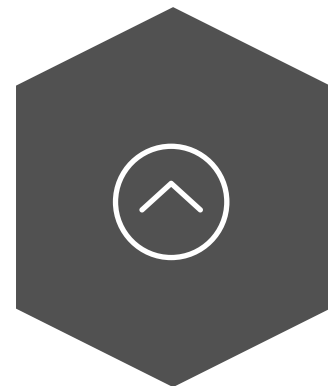


LIGAÇÃO JANSEN DE MELO-MARQUÊS DE CAXIAS

Nova ligação da descida da Ponte ao Centro por meio da Rua Prof. Joaquim Ribeiro



Centro



Conectar, Caminhar e Transportar

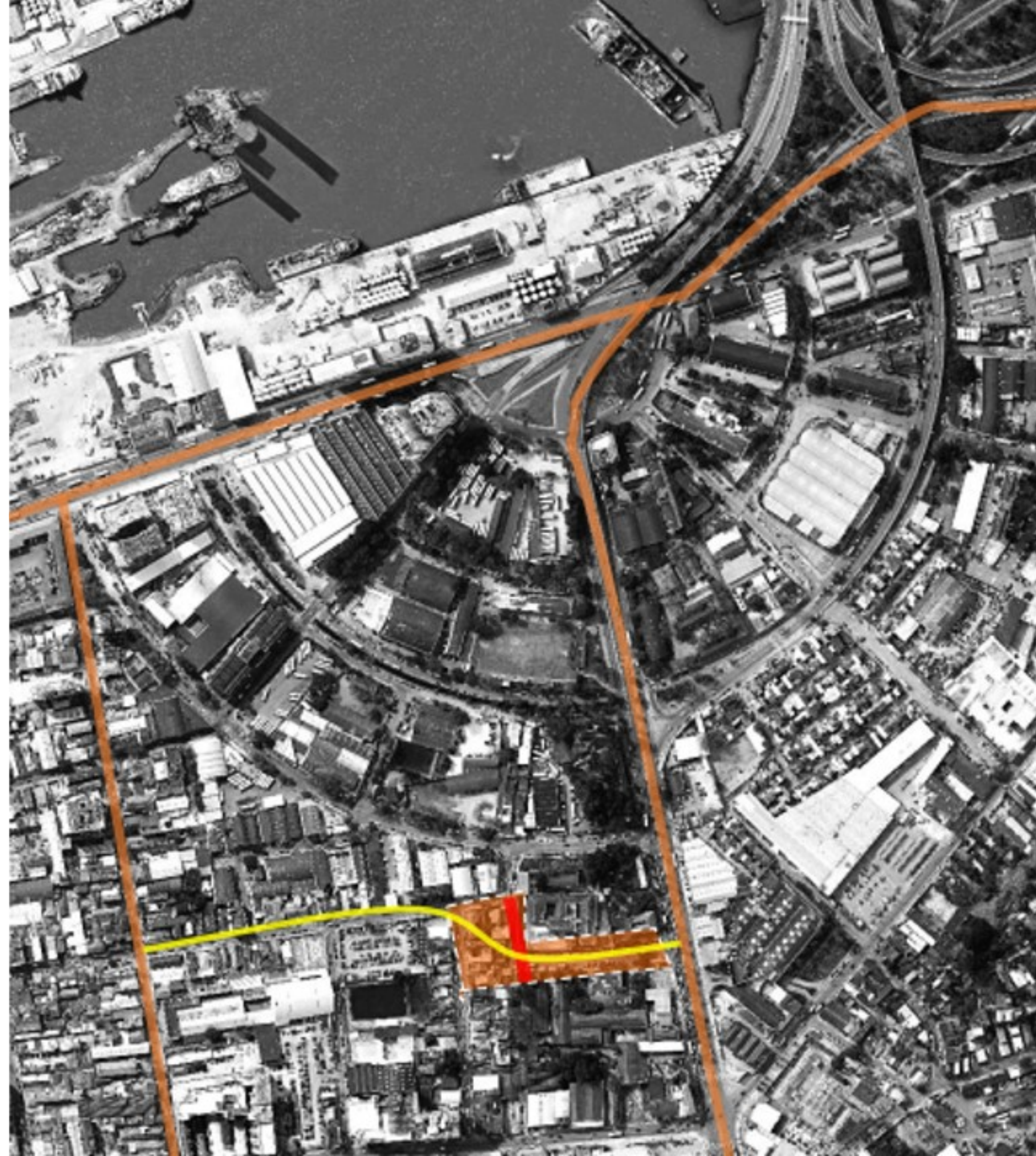


1.250.000



25 mil pessoas

Nova ligação viária que permitirá remanejar o ponto de ônibus da Av. Jansen de Melo, na descida da Ponte, para a Rua Prof. Joaquim Ribeiro. Desse modo, os ônibus que hoje circulam pela Rua São João poderão seguir pela Rua Marquês de Caxias, aumentando a capacidade da descida da Ponte em direção ao Centro e Zona Sul.





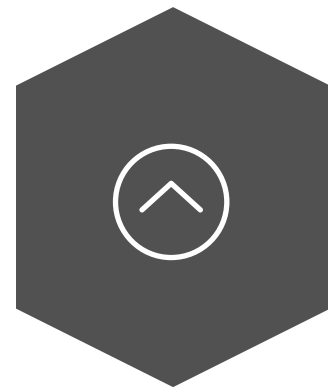


ALARGAMENTO TRECHO NORTE DA R. BENJAMIN CONSTANT

Criação de nova faixa no trecho de interseção com a
Rua General Castrioto e requalificação urbanística da
Praça do Largo do Barradas



Barreto



Transportar, Caminhar
e Pedalar



1.250.000



8 mil
pessoas

Aumento da capacidade viária; Melhoria nas condições
de circulação de veículos; Maior fluidez para o
transporte público coletivo; Implantação de nova
sinalização viária vertical e horizontal; Requalificação
paisagística dos espaços públicos e percursos
caminháveis.



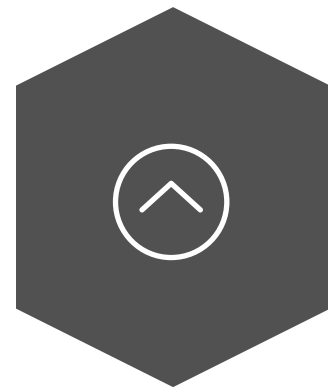


REQUALIFICAÇÃO GENERAL CASTRIOTO

Requalificação e reordenamento viário da
Rua General Castrioto



Barreto



Transportar, Caminhar
e Pedalar

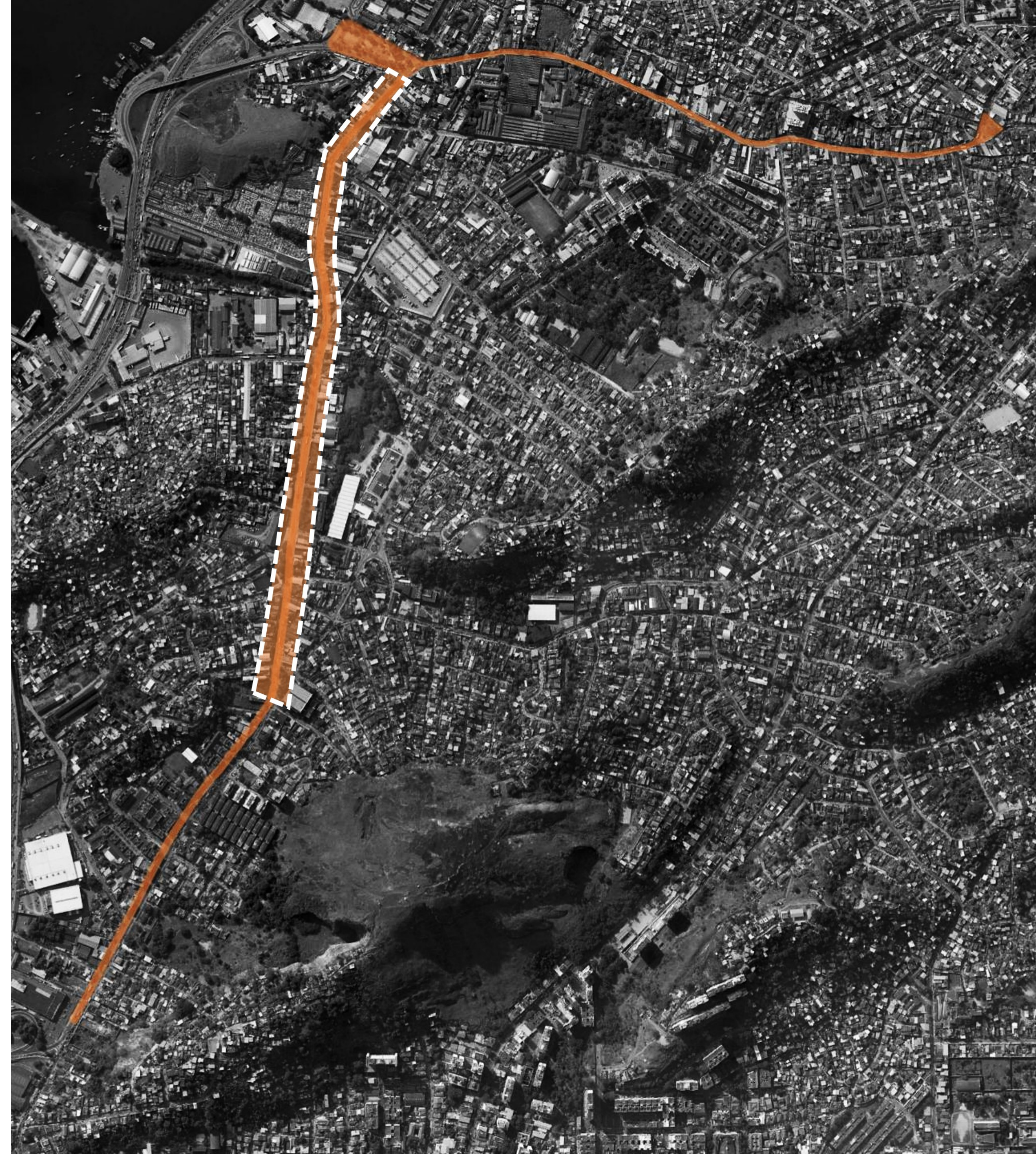


5.000.000



8 mil
pessoas

Promover a requalificação urbana ao longo da via;
Promover melhoria das condições de circulação do
transporte público coletivo; Requalificar as bordas
com novo tratamento paisagístico em calçadas e áreas
públicas residuais; Melhorar as condições de
acessibilidade em travessias, sinalização vertical e
horizontal.



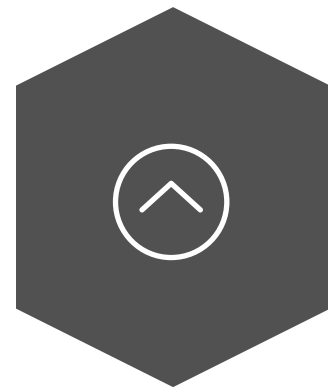


PRAÇA BARRETO

Ordenamento do fluxo de veículos –
requalificação urbanística e paisagística –
com intervenção na geometria das vias



Barreto



Mudar



5.000.000



5 mil
pessoas

Promover maior segurança viária para as travessias
de pedestre; Otimizar o sistema de semaforização;
Requalificar a Praça do Barreto; Implantar novo
tratamento paisagístico.



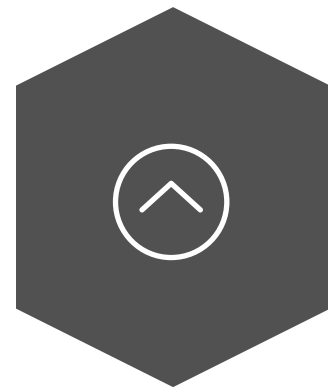


REQUALIFICAÇÃO DA DR. MARCH

Intervenção para ordenar os fluxos de
circulação – com ajustes na geometria da
via – e requalificação urbana



Barreto



Transportar e
Caminhar

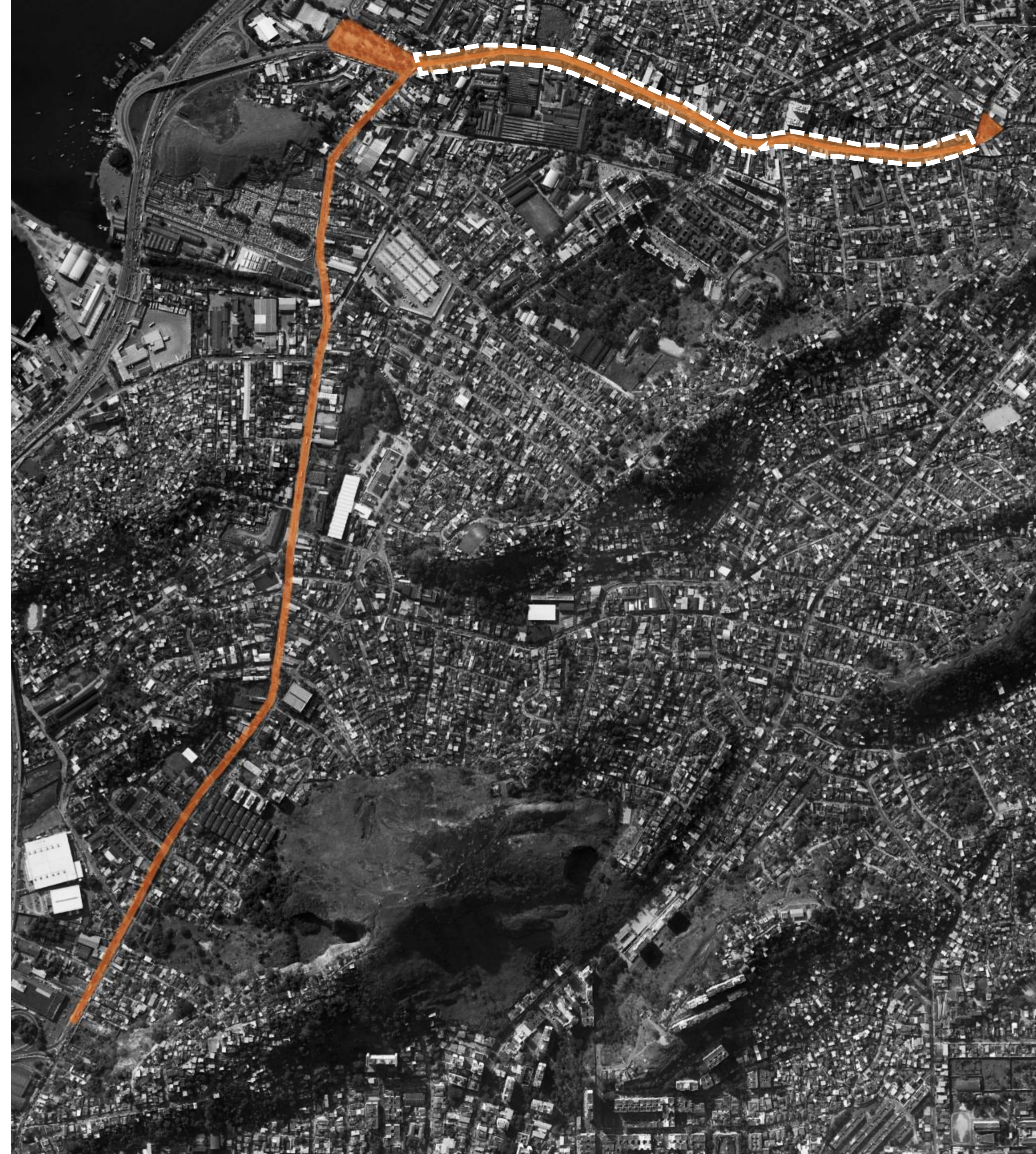


3.500.000



3 mil
pessoas

Melhorar as condições de caminhabilidade e
segurança viária para os pedestres; Implantar
condições adequadas de acessibilidade,
especialmente em travessias com nova sinalização
vertical e horizontal.



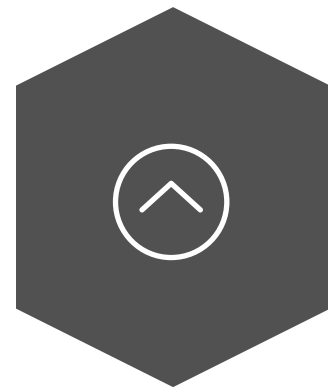


REQUALIFICAÇÃO DA VENDA DA CRUZ

Implantação de rotatória – para o reordenamento viário
e requalificação do espaço público – com tratamento
paisagístico



Barreto



Mudar



1.500.000



1 mil
pessoas

Promover novo tratamento paisagístico para a Praça
Sargento Síber Mendonça; Ordenar os fluxos de
tráfego (municipal e intermunicipal).



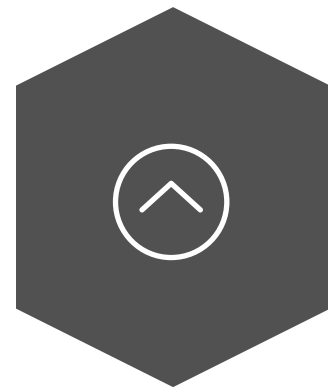


ORLA ICARAÍ - CHARITAS

**Waterfront Niterói – Ordenamento viário –
implantação de ciclovia litorânea – conceito
Ruas Completas**



Icaraí
São Francisco
Charitas



Caminhar e
Pedalar



170.000.000



98 mil
pessoas

Implantar trecho litorâneo de ciclovia; Implantar novas tipologias arquitetônicas de quiosques; Introduzir novo tratamento paisagístico; Alterar geometria das vias com priorização do transporte público coletivo e melhoria das condições de caminhabilidade do pedestre.



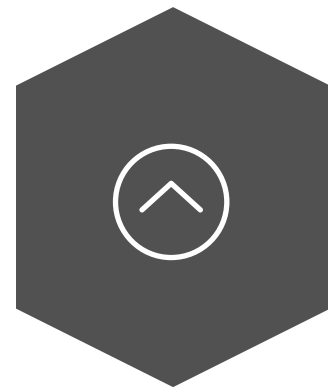


ALARGAMENTO PRAIA DAS FLECHAS

Criação de 3ª faixa – e novo sentido viário –
entre a Rua Dr. Paulo Alves e Rua Dr.
Pereira Nunes



Ingá



Conectar



9.500.000



17 mil
pessoas

Intervenção no âmbito Projeto de Reurbanização da
Orla de Icaraí; Aumento da capacidade viária;
Melhoria da conexão entre bairros, especialmente
centro.





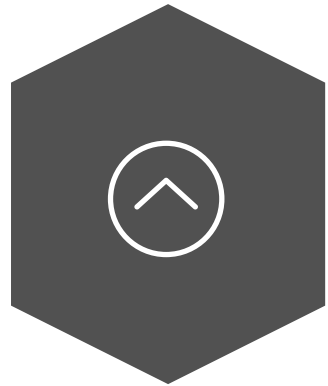


ALARGAMENTO DA R. SÃO SEBASTIÃO

Criação de faixa exclusiva para ônibus –
implantação de ciclovia



Ingá



Transportar, Caminhar
e Pedalar



7.000.000



50 mil
pessoas

Alargamento de via para implantação de faixa
exclusiva para ônibus; Implantar ciclovia para
conexão com Av. Visc. Do Rio Branco; Requalificar
calçadas; Melhorar sinalização viária.



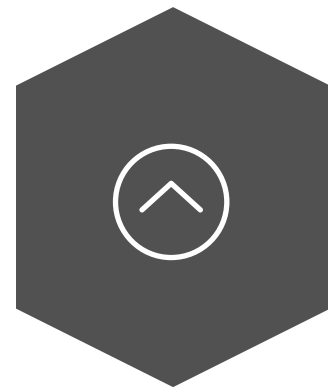


FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS R. DR. PAULO CESAR

Criação de faixa – exclusiva para ônibus –
entre a Rua Santa Rosa e a Av. Marquês do
Paraná



Icarai



Transportar



-



45 mil
pessoas

Qualificação do sistema de transporte coletivo por ônibus; Cerca de 125.000 viagens de usuários por mês terão redução estimada de 1% na distância de suas viagens, e 1,8% no tempo; Redução na emissão de poluentes; Maior conforto, velocidade e segurança nas viagens para os usuários; Maior produtividade operacional; Gestão mais eficiente; Desenvolvimento e requalificação urbana do entorno do Corredor.



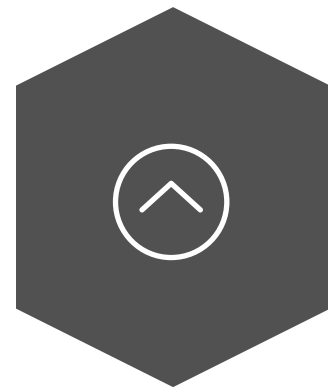


ZONA 30 SÃO FRANCISCO

Implantação de soluções viárias – em área urbana
– com prioridade para segurança e acessibilidade
(Vision Zero e Ruas Completas)



São
Francisco



Mudar

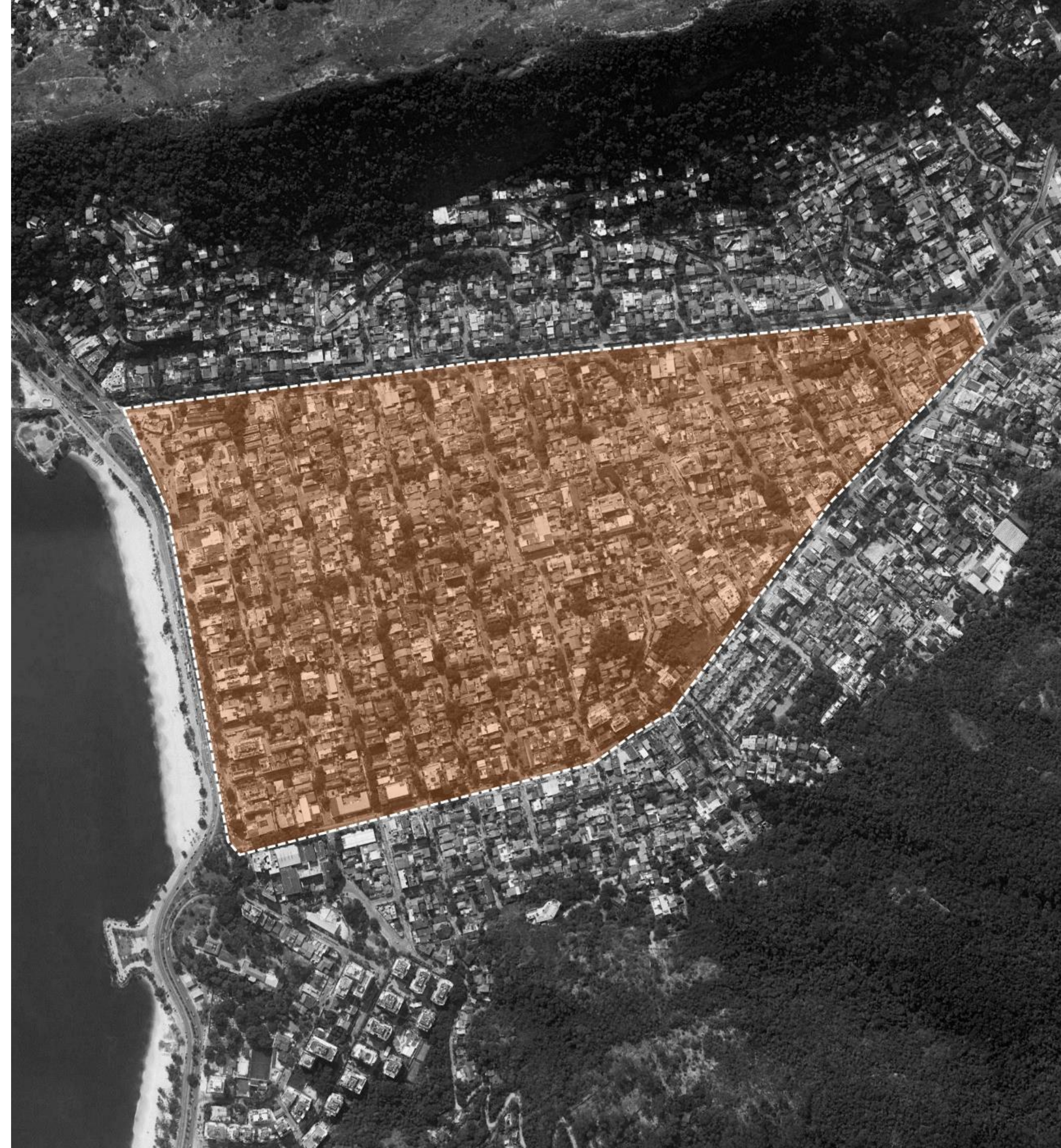


4.000.000



10 mil
pessoas

Pessoas como elemento central do desenho urbano,
garantindo a qualidade do espaço público; Redução da
velocidade de circulação e do tráfego de
atravessamento indesejado; Aumento da segurança
dos pedestres; Redução da poluição sonora e
ambiental; Redução de atropelamentos na área;
Melhoria da mobilidade e estímulo ao transporte ativo.





30
KM/H

PARE

PARE



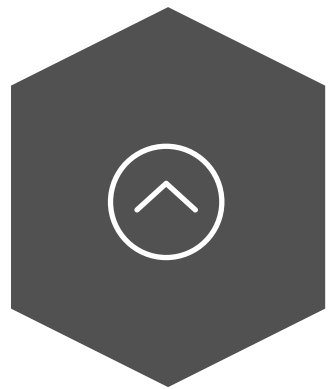


LIGAÇÃO SAPÊ – CARAMUJO

Nova ligação das regiões Norte e Pendotiba
entre a RJ 104 e o Largo da Batalha pela
Estr. da Florália



Largo da Batalha
Sapê
Caramujo



Conectar e
Transportar



14.000.000



10 mil
pessoas

Implantar novo viaduto na Rodovia Amaral Peixoto - RJ 104
conectando com a Estrada da Florália; Promover a redução dos
tempos de viagem de quem parte do Largo da Batalha, especialmente
em direção a ponte Rio-Niteroi e Centro, bem como permitir a
conexão da Alameda S. Boaventura e RJ-104 com a Região Oceânica.



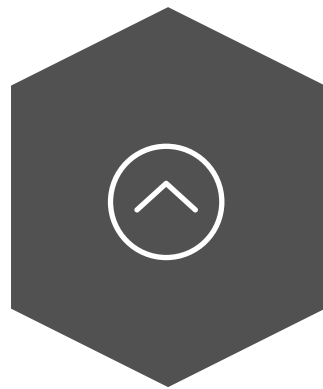


IMPLANTAÇÃO TERMINAL CARAMUJO

Criação de equipamento público urbano para integração de linhas municipais e metropolitanas – racionalização operacional de linhas no corredor da Alameda e Terminal João Goulart



Caramujo



Transportar e
Mudar



5.000.000



30 mil
pessoas

Contribuir para a racionalização das linhas metropolitanas que passam pela Alameda São Boaventura; Otimizar o fluxo de ônibus que chegam ao Terminal João Goulart; Otimizar a utilização das estações e plataformas ao longo da Alameda São Boaventura.





TERMINALI
OTOBÜS
TERMINALI





RACIONALIZAÇÃO DO CORREDOR LESTE METROPOLITANO

Replanejamento operacional para linhas metropolitanas – e implantação
de pontos de retorno de seus trajetos anteriores ao Centro

RACIONALIZAÇÃO DO TERMINAL JOÃO GOULART

Reorganização espacial e operacional das linhas – com viabilização de ações
de Governança Institucional junto ao Governo do Estado do Rio de Janeiro

ESTAÇÃO LARGO DA BATALHA

Criação de uma Estação Terminal – com organização viária local e
interconexão entre as linhas de ônibus



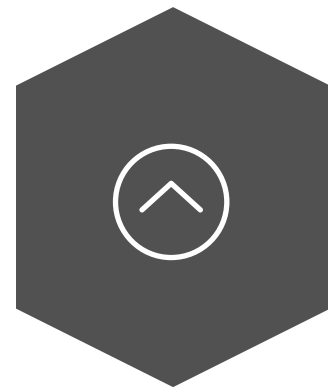


CORREDOR L. DA BATALHA – SANTA ROSA

Requalificação do eixo viário entre os
bairros Largo da Batalha e Santa Rosa



L. da Batalha
Viradouro
Vital Brasil
Santa Rosa



Transportar

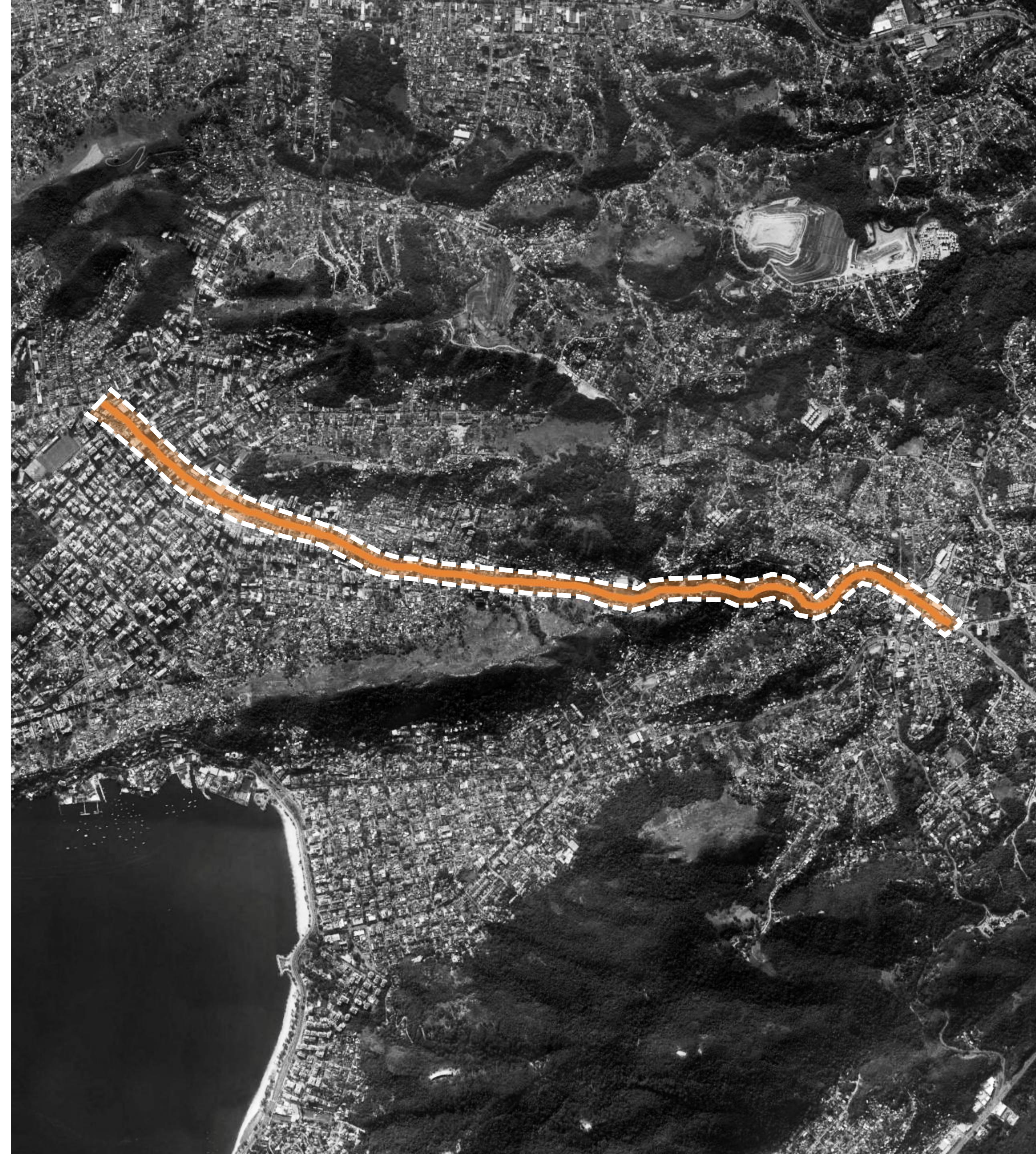


2.000.000



4 mil
pessoas

Maior fluidez da circulação viária, especialmente do transporte público coletivo; Implantação de novas paradas com baias para embarque e desembarque de passageiros e abrigos acessíveis; Alterar geometria da via, para implantação de soluções de segurança viária.



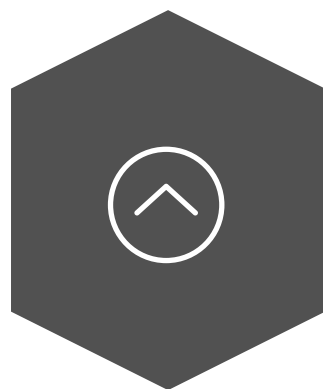


ALARGAMENTO DA AV. CENTRAL

Requalificação urbana e ampliação da
capacidade viária – implantação de ciclovia



Maravista



Transportar, Caminhar
e Pedalar



10.000.000



8 mil
pessoas

Reordenar fluxos de circulação; Implantação de
ciclovia, nova arborização e sinalização; Redução
de emissão de GEE; Introdução de novo tratamento
paisagístico em calçadas e espaços públicos
residuais.





USAR A BICICLETA 2025

- Rua Benjamin Constant Trecho Norte
- Alameda São Boaventura
- Rua Marechal Deodoro
- Rua Presidente Craveiro Lópes – Rua Dr. Luiz Palmier
- Rua Passo da Pátria - Rua Antônio Parreiras
- Rua Presidente Domiciano
- Rua Dr. Paulo Cesar
- Rua Mario Viana
- Estrada Caetano Monteiro
- Estrada Washington Luís – Estrada da Florália
- Trecho Estrada Francisco da Cruz Nunes – Largo da Batalha/
Cemitério Parque da Colina
- Orla de Niterói Icaraí à Charitas



Cenário 2030



CENÁRIO 2030

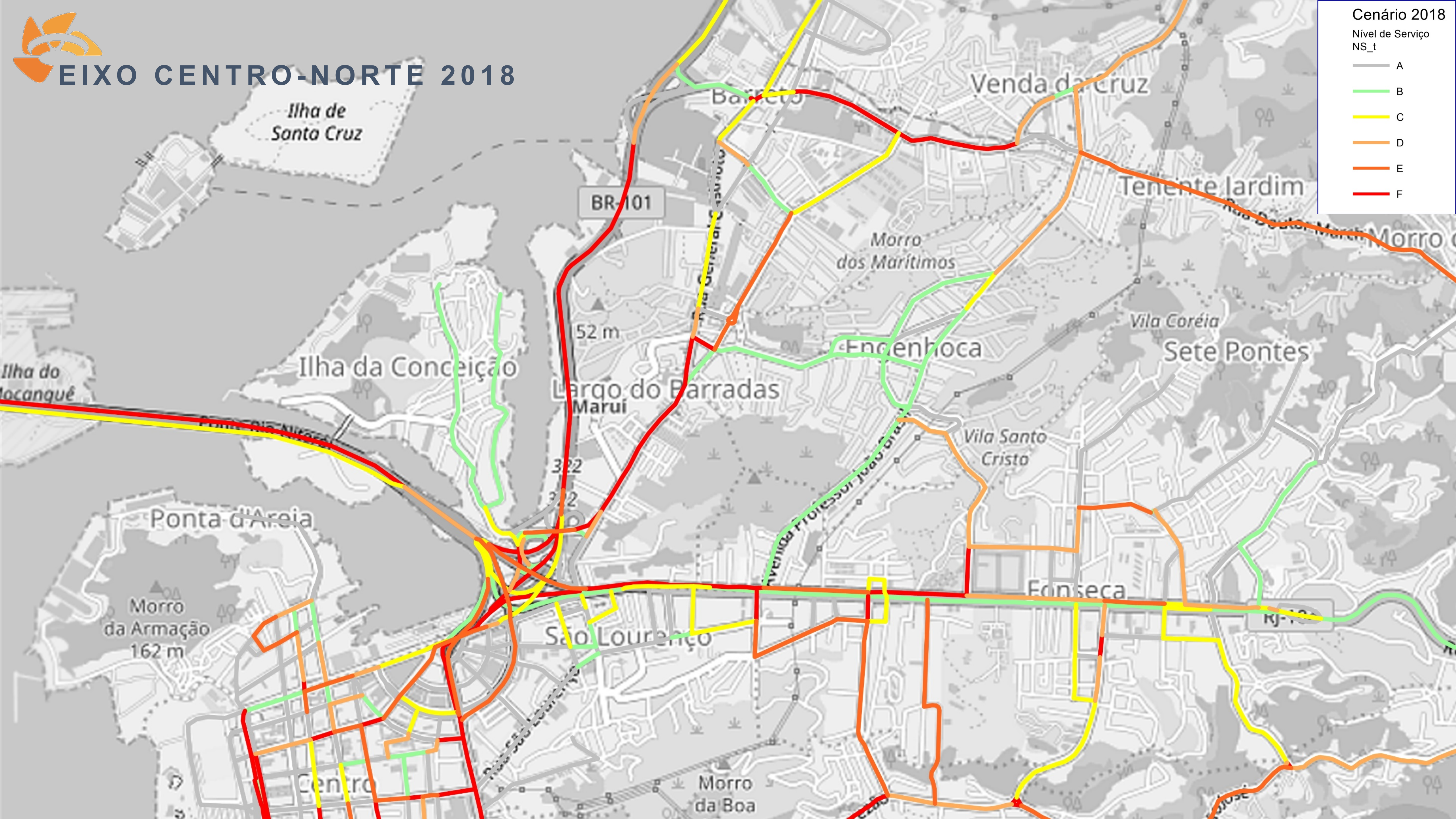
- Requalificação urbana do Centro
- VLT de Niterói
- Corredor BHLS Pendotiba
- Túnel do Cantagalo
- Túnel da Rua Cinco de Julho
- DOTS - Norte
- DOTS – Oceânica
- Linhas Barcas (Praça Arariboia - Botafogo)
- Metrô Arariboia – Praça XV
- Requalificação Urbana dos demais Eixos de Estruturação da Mobilidade



Resultados

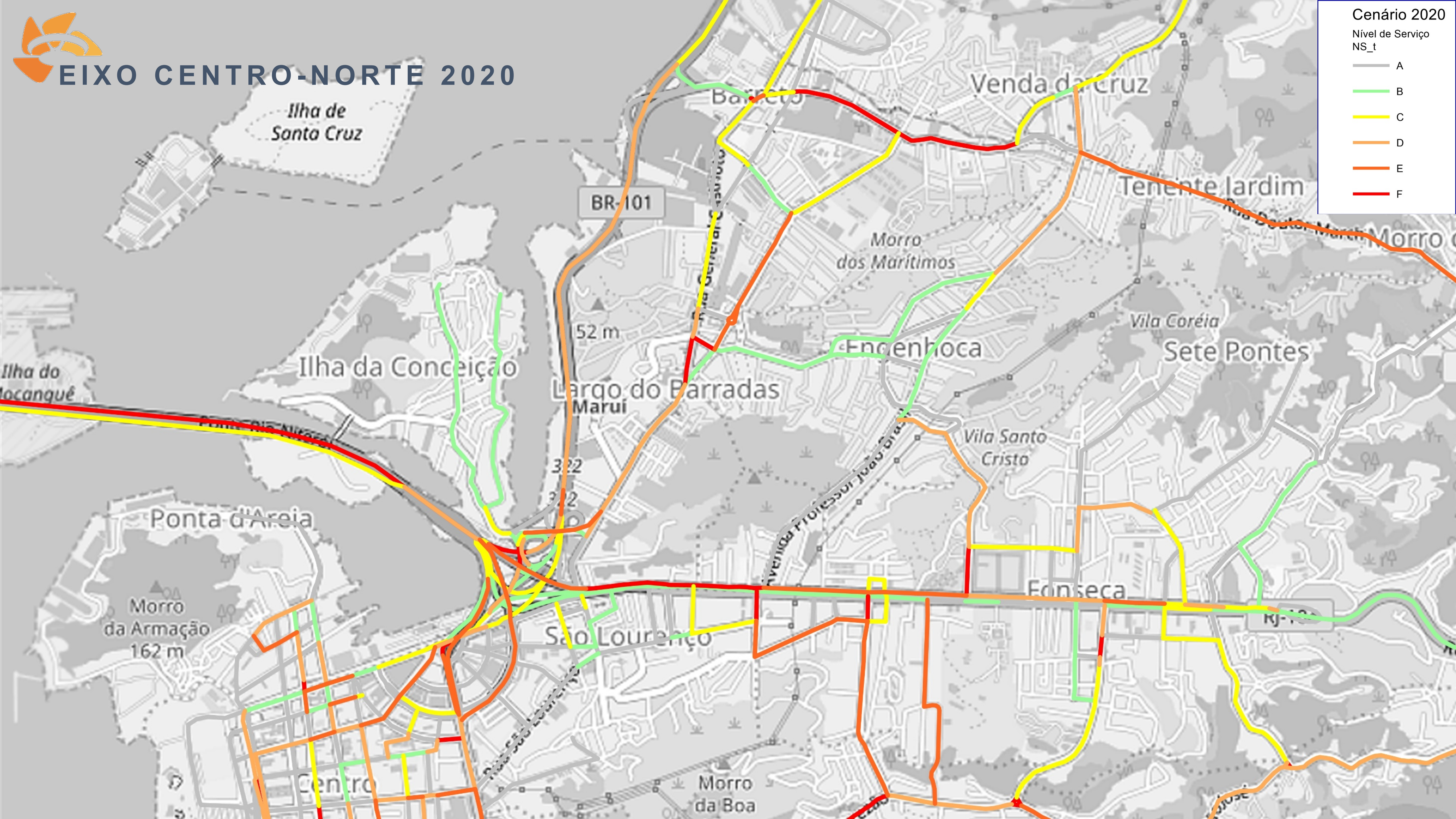


EIXO CENTRO-NORTE 2018



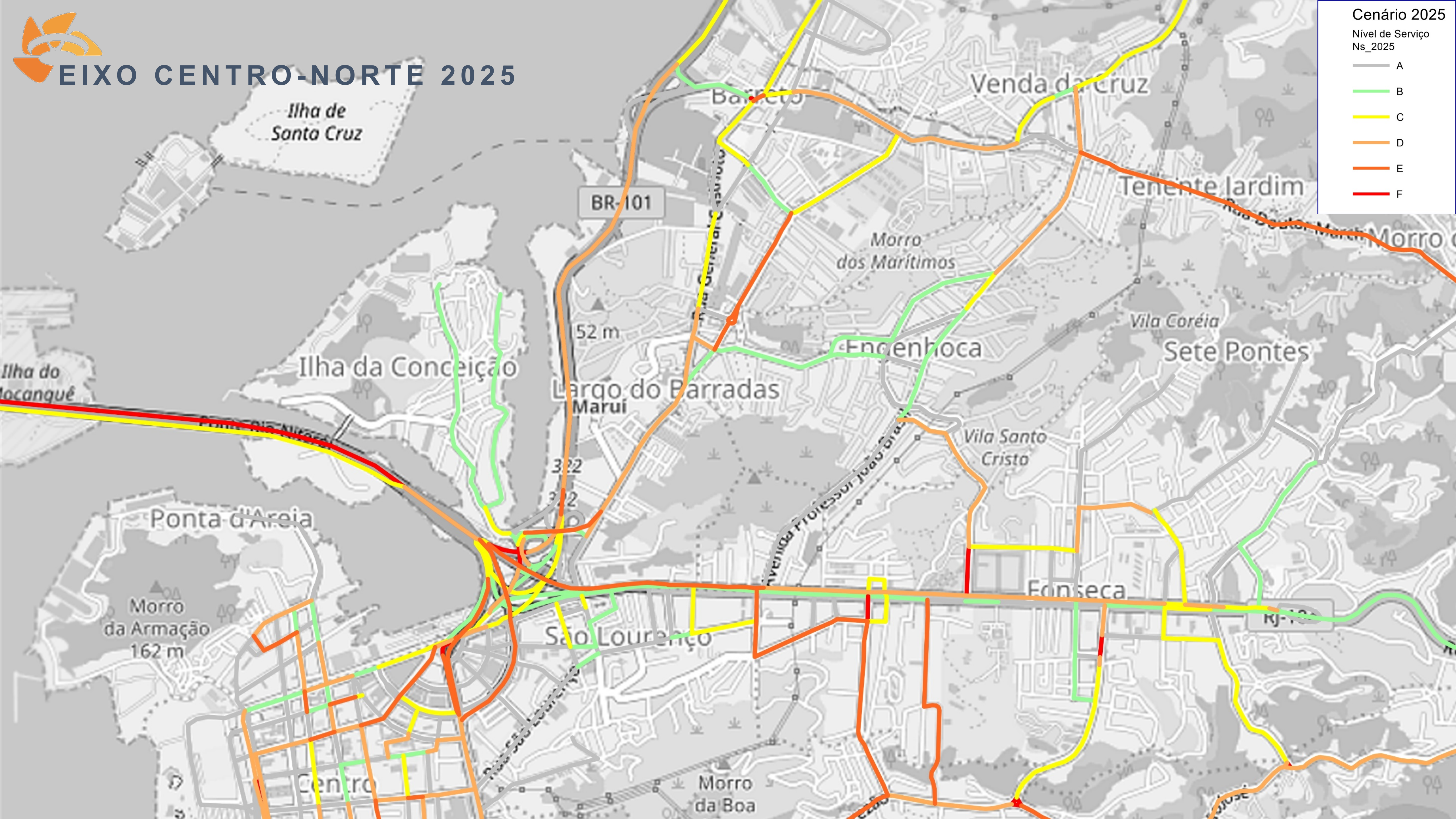


EIXO CENTRO-NORTE 2020





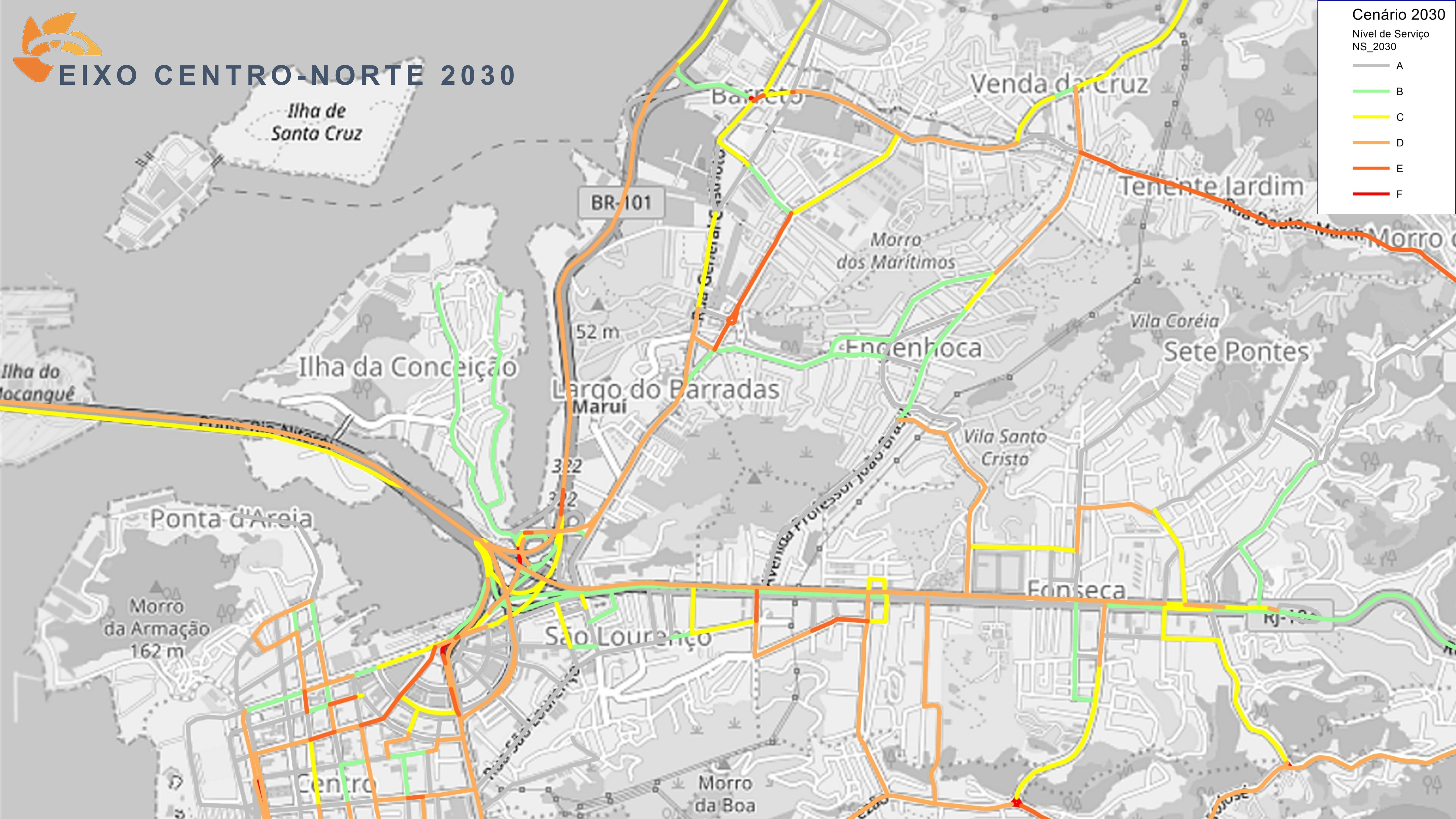
EIXO CENTRO-NORTE 2025

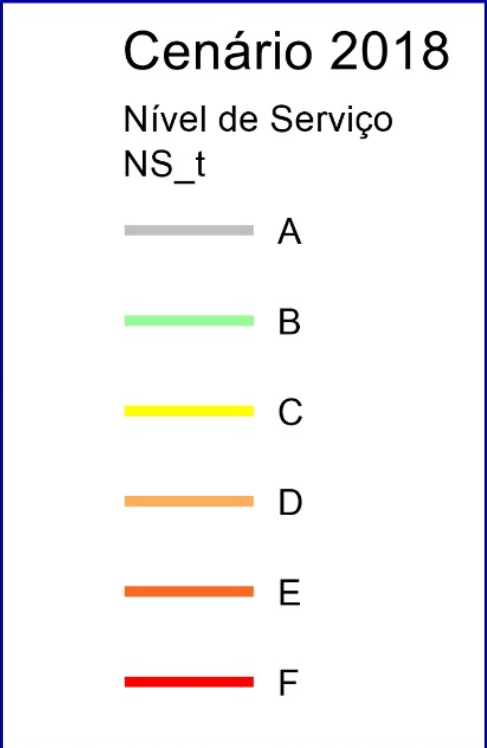


Cenário 2025	
Nível de Serviço	
Ns_2025	
A	—
B	—
C	—
D	—
E	—
F	—



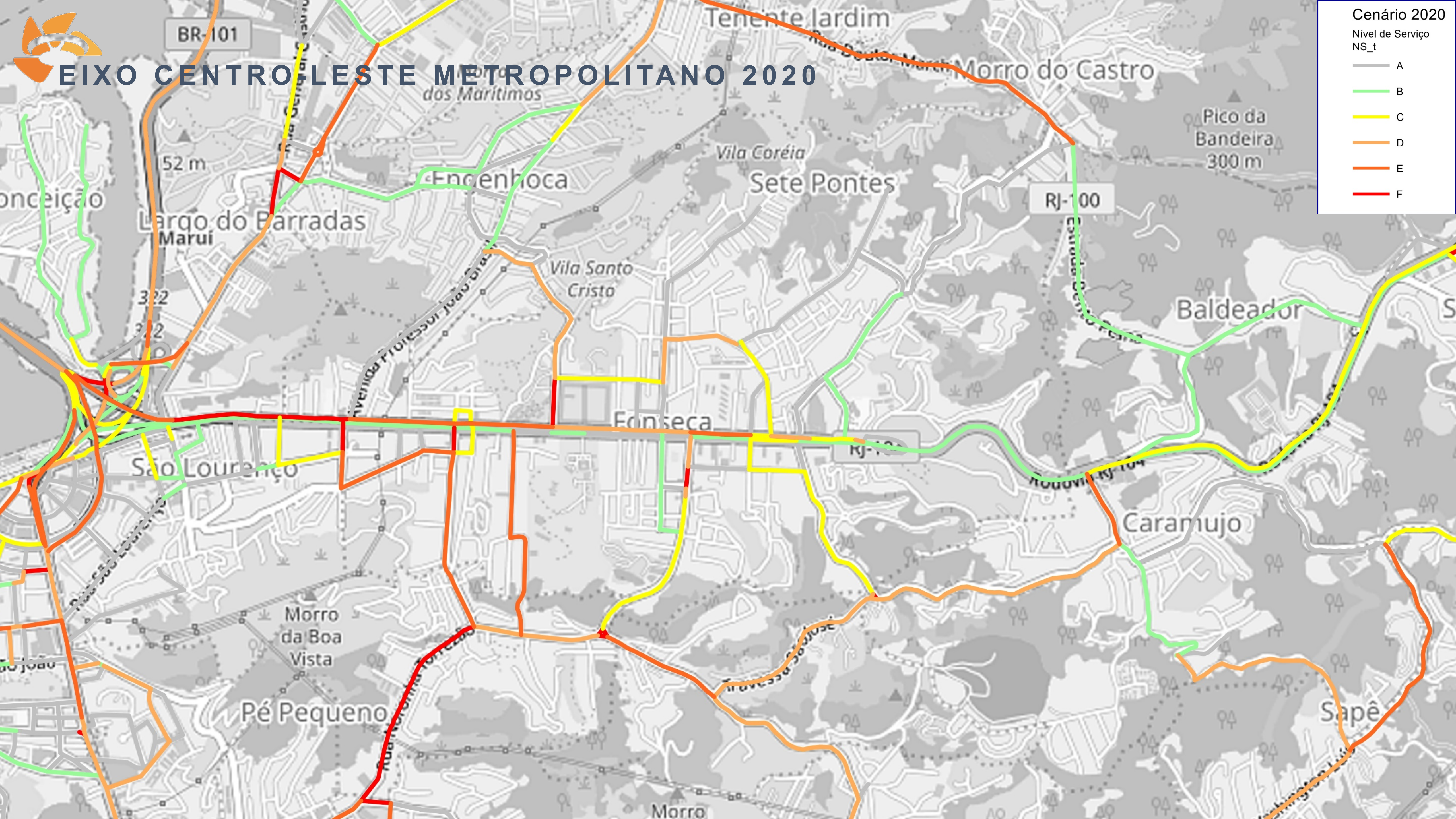
EIXO CENTRO-NORTE 2030

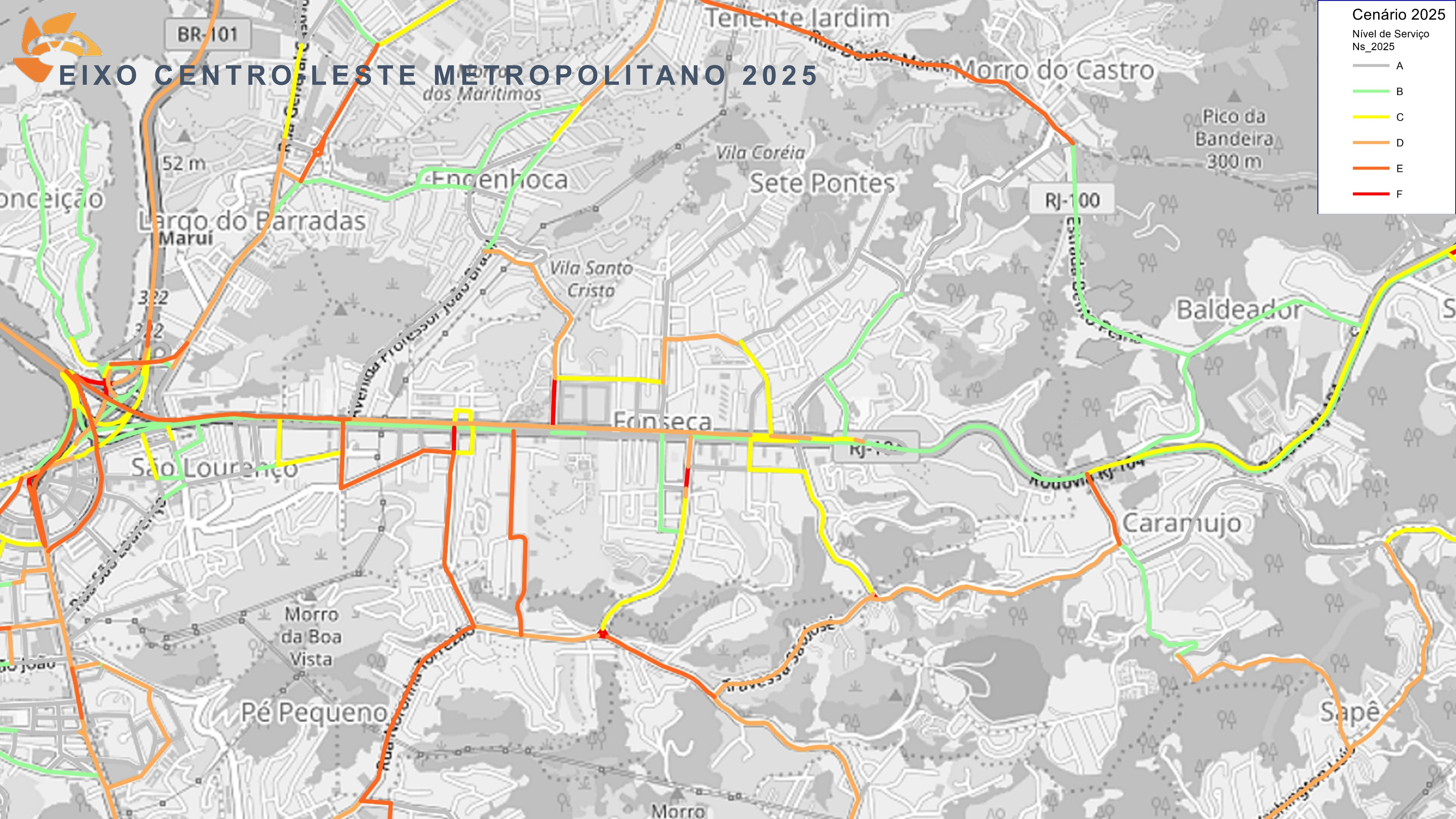






EIXO CENTRO LESTE METROPOLITANO 2020



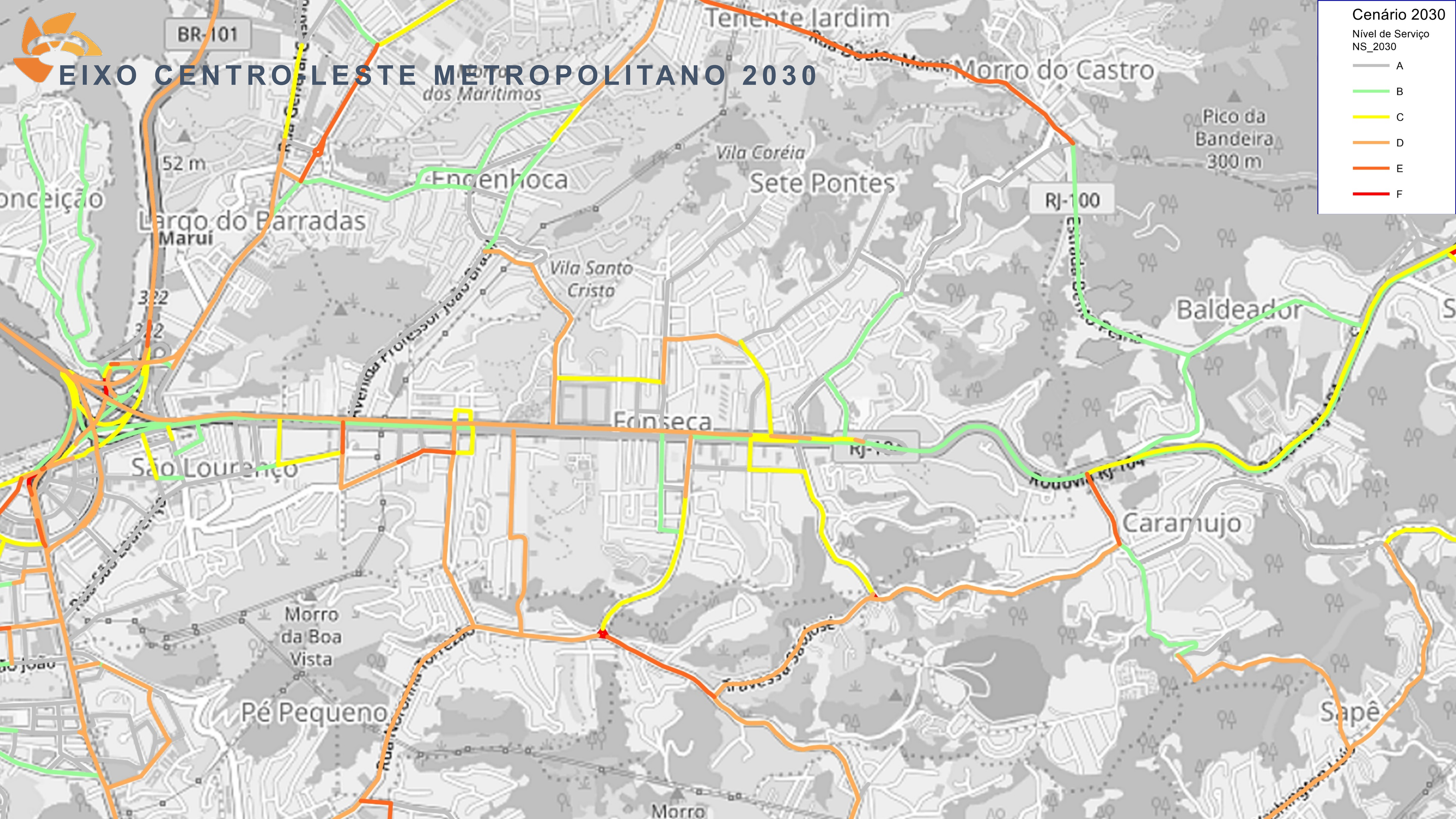


EIXO CENTRO LESTE METROPOLITANO 2025

Cenário 2025

Nível de Serviço
Ns_2025

- A
- B
- C
- D
- E
- F



EIXO CENTRO LESTE METROPOLITANO 2030

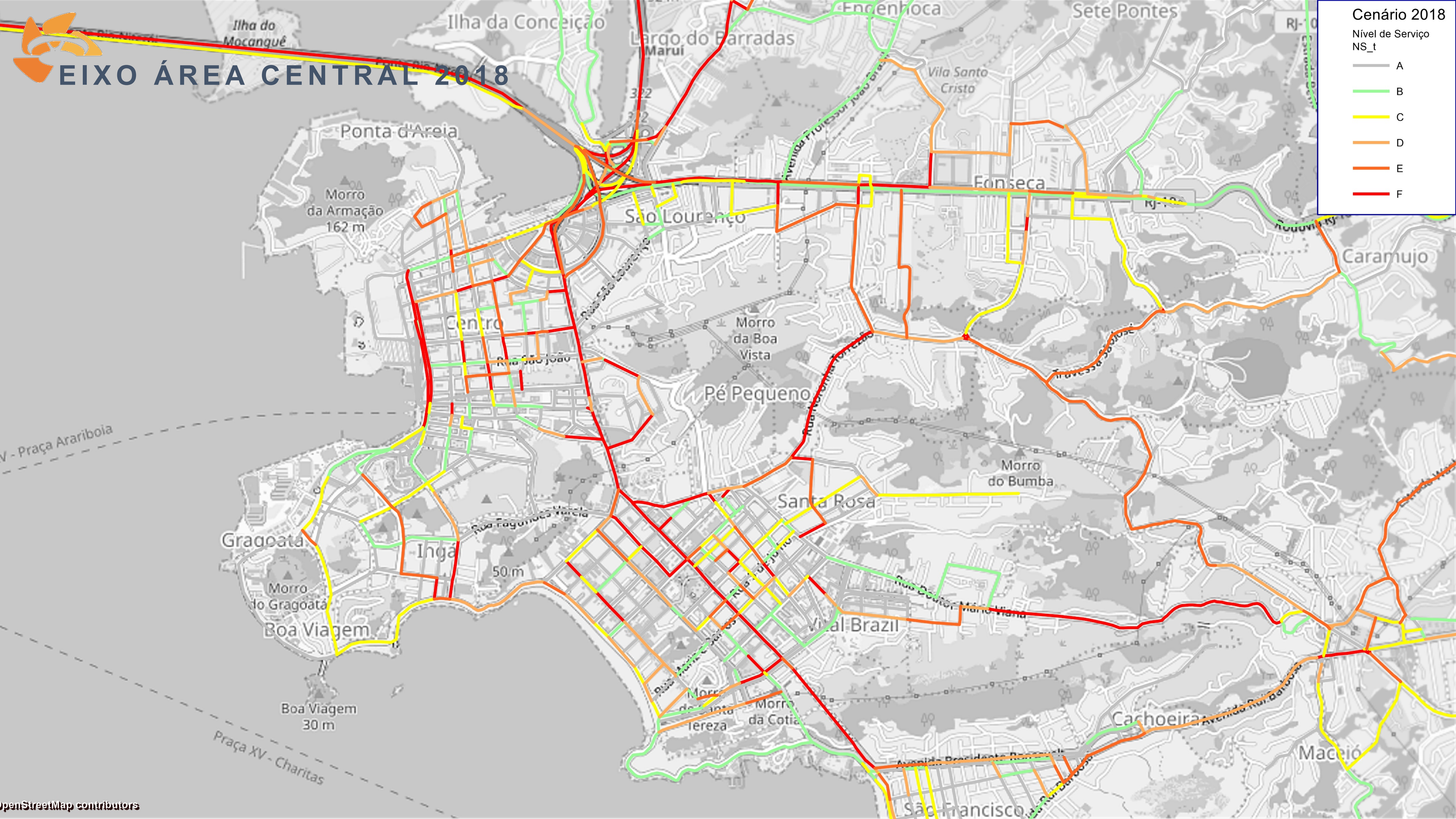
Cenário 2030

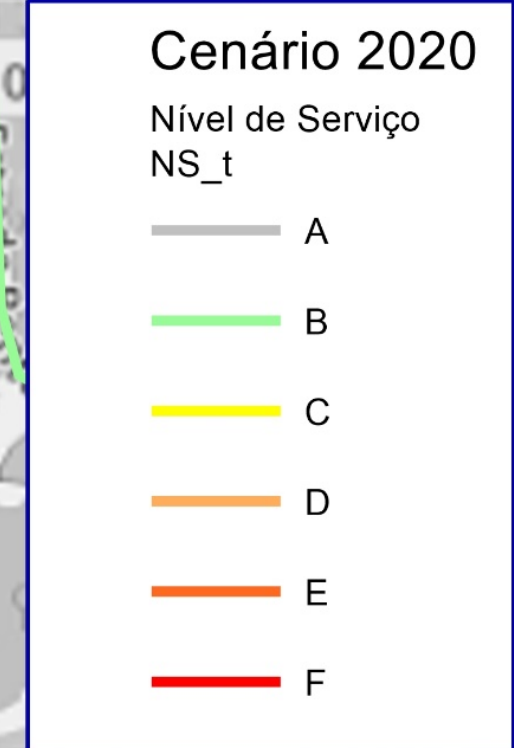
Nível de Serviço
NS_2030

- A
- B
- C
- D
- E
- F



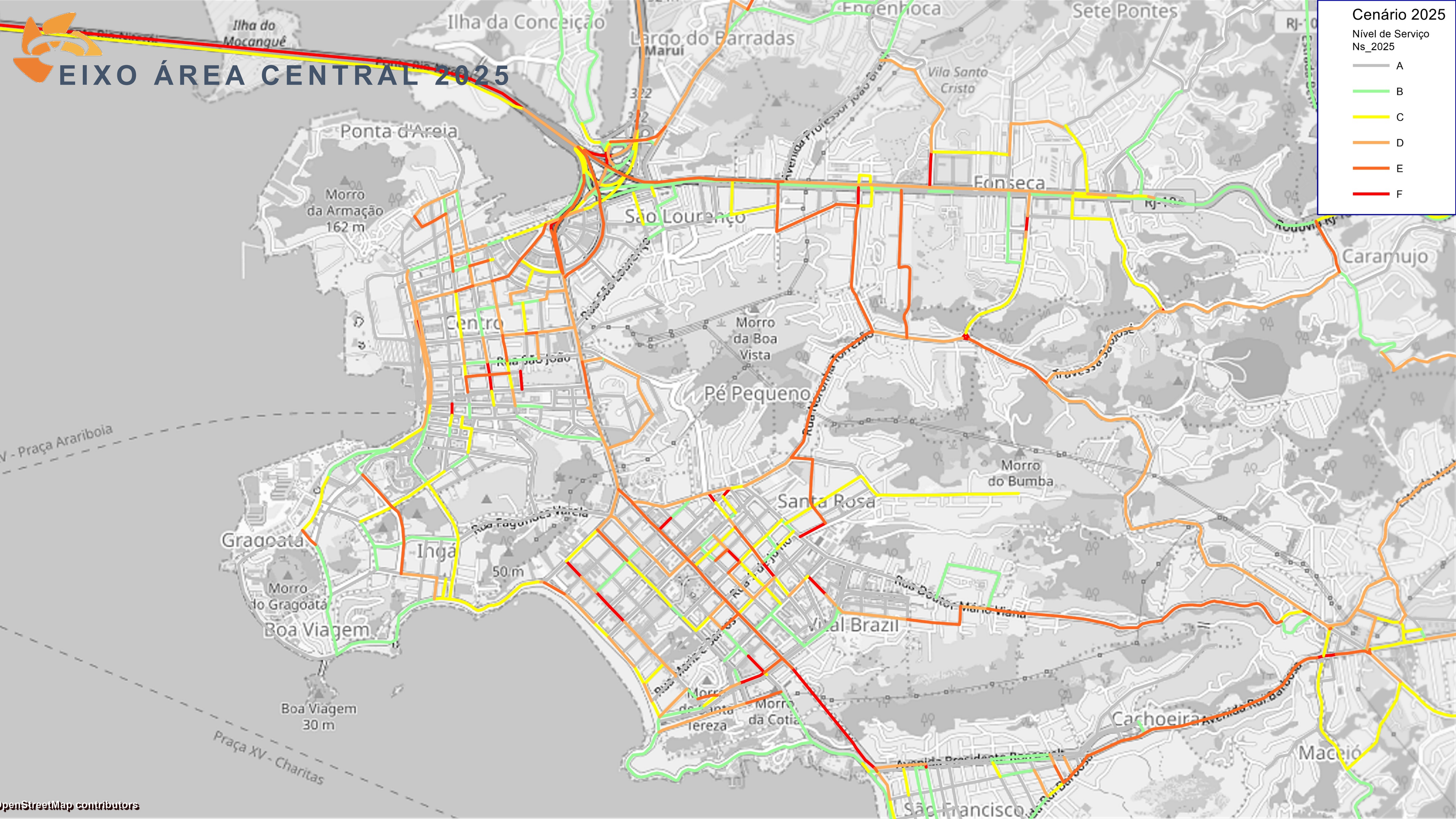
EIXO ÁREA CENTRAL 2018

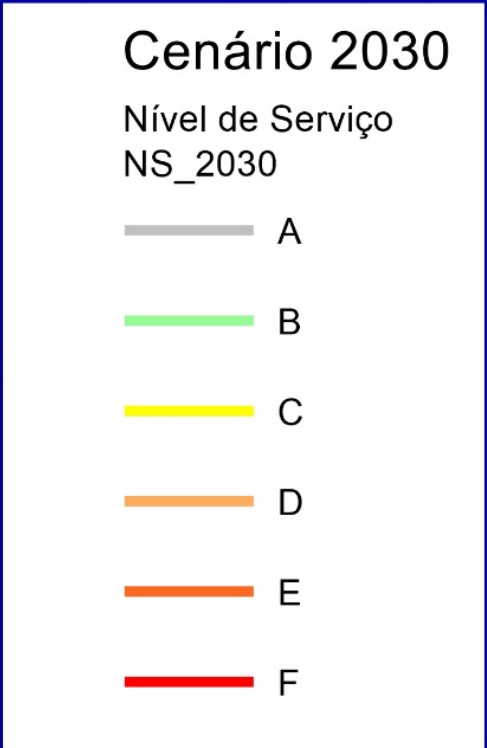


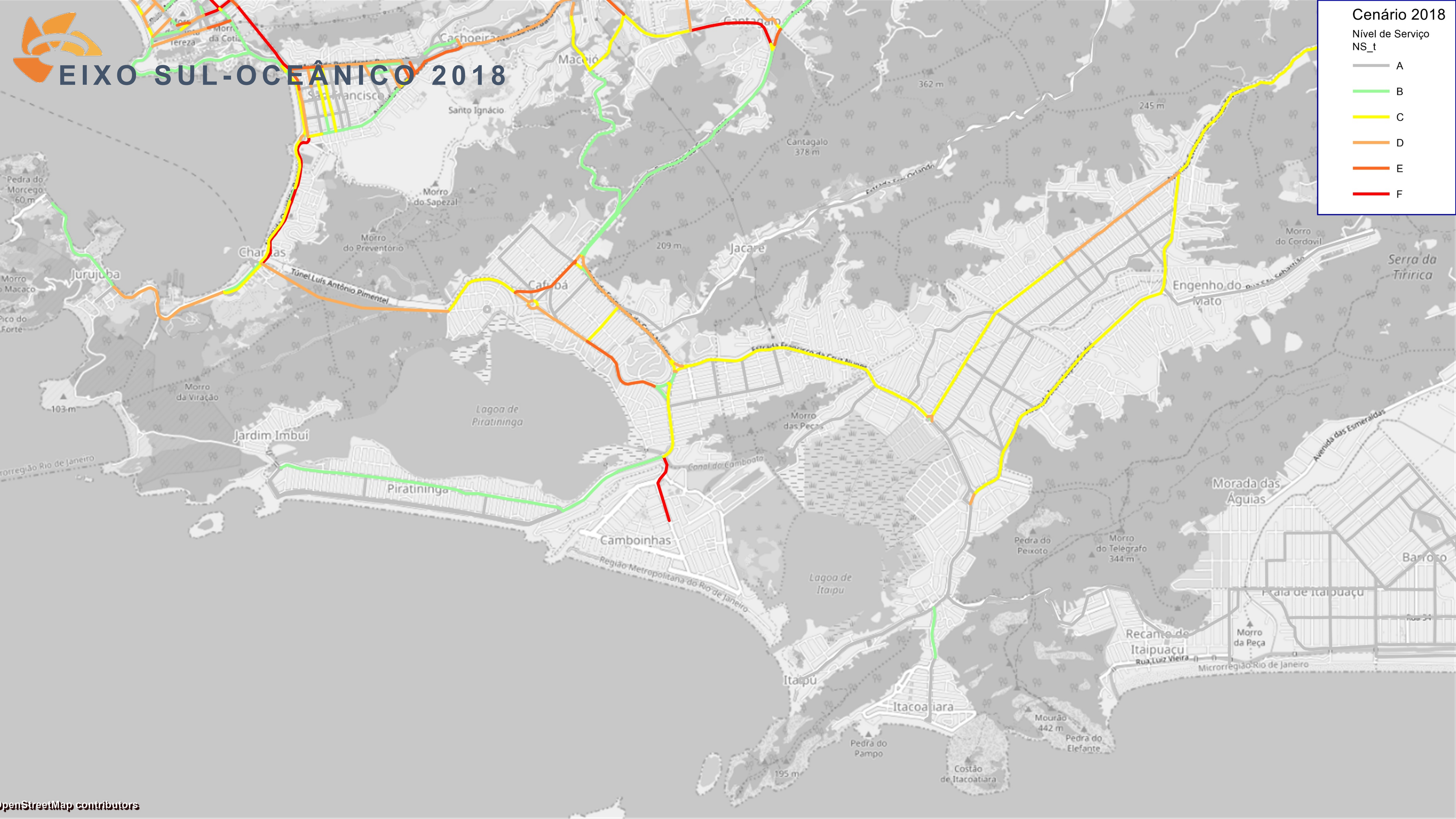




EIXO ÁREA CENTRAL 2025



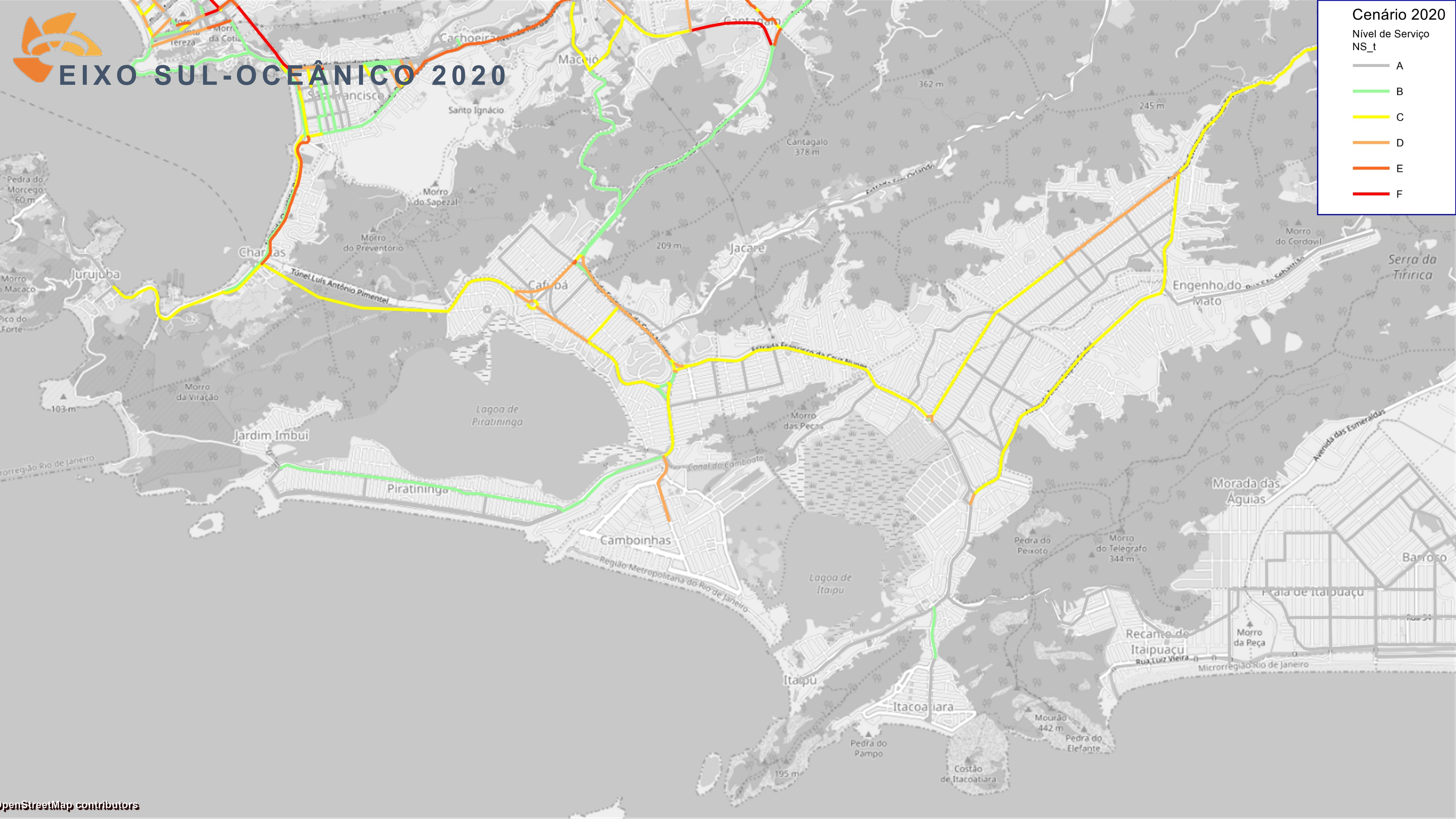




 EIXO SUL-OCEÂNICO 2018

Cenário 2018
Nível de Serviço
NS_t

	A
	B
	C
	D
	E
	F



EIXO SUL-OCEÂNICO 2020

Cenário 2020

Nível de Serviço
NS_t

A

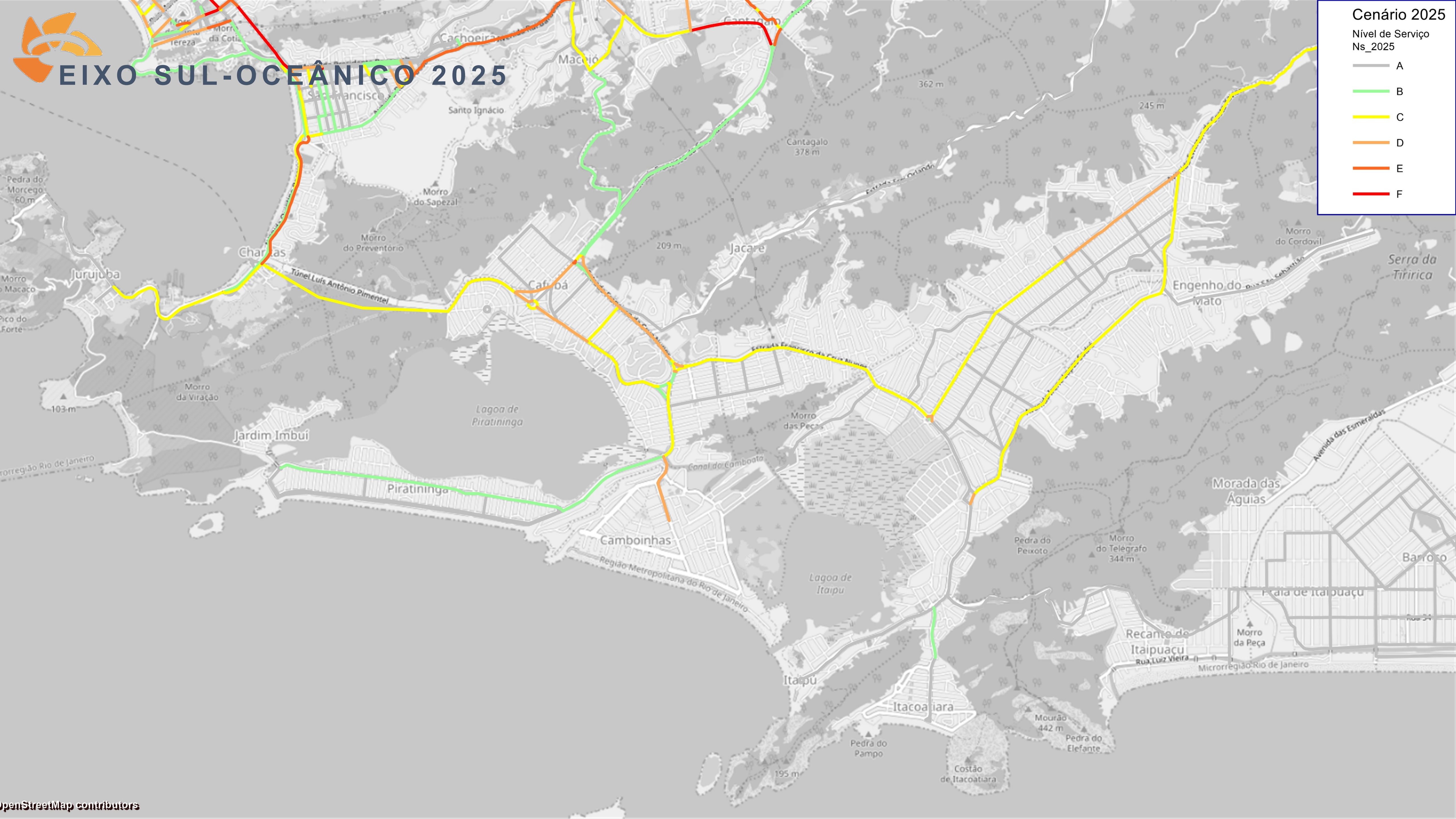
B

C

D

E

F

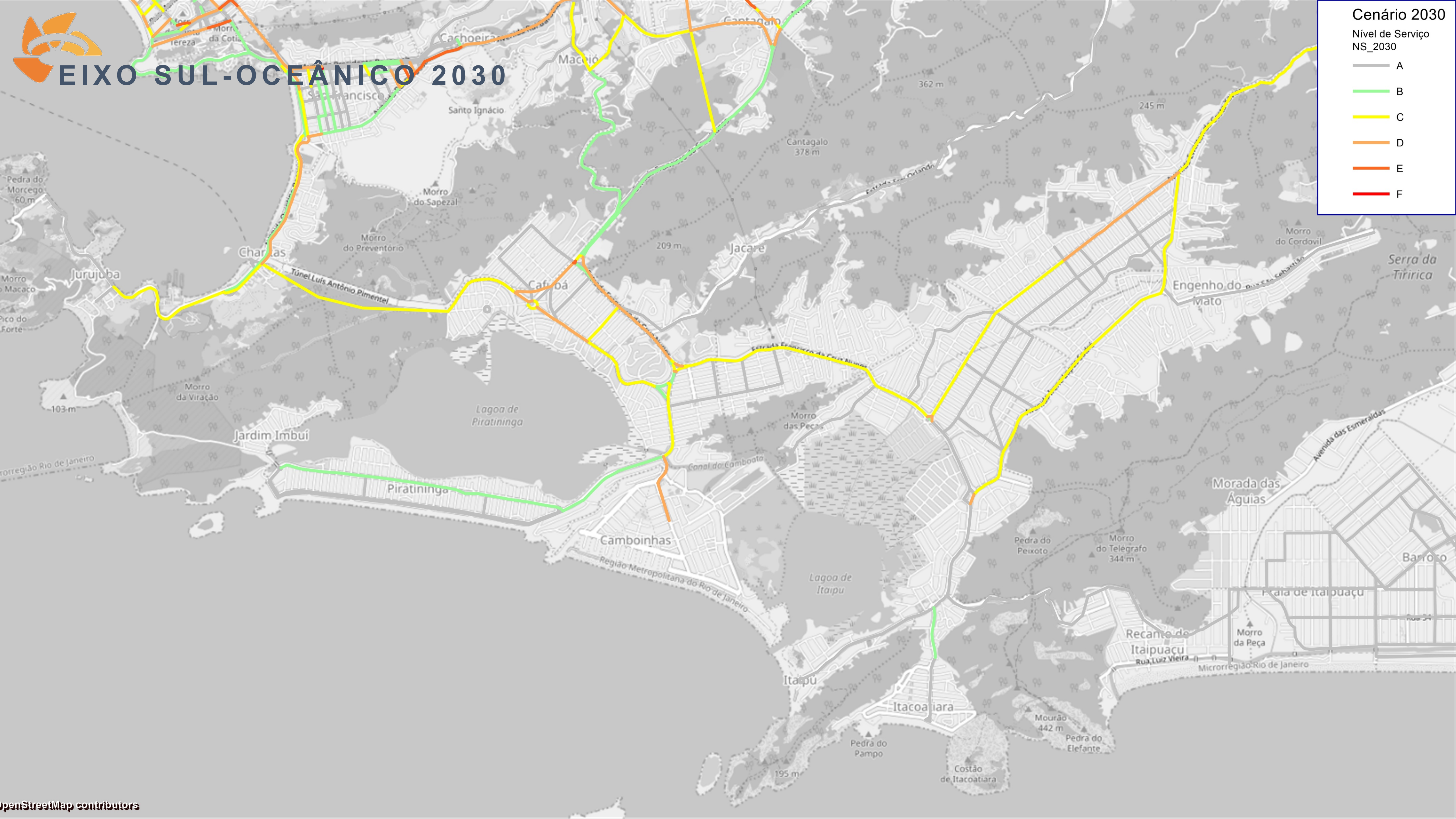


 EIXO SUL-OCEÂNICO 2025

Cenário 2025

Nível de Serviço
Ns_2025

	A
	B
	C
	D
	E
	F



EIXO SUL-OCEÂNICO 2030

Cenário 2030

Nível de Serviço
NS_2030

A

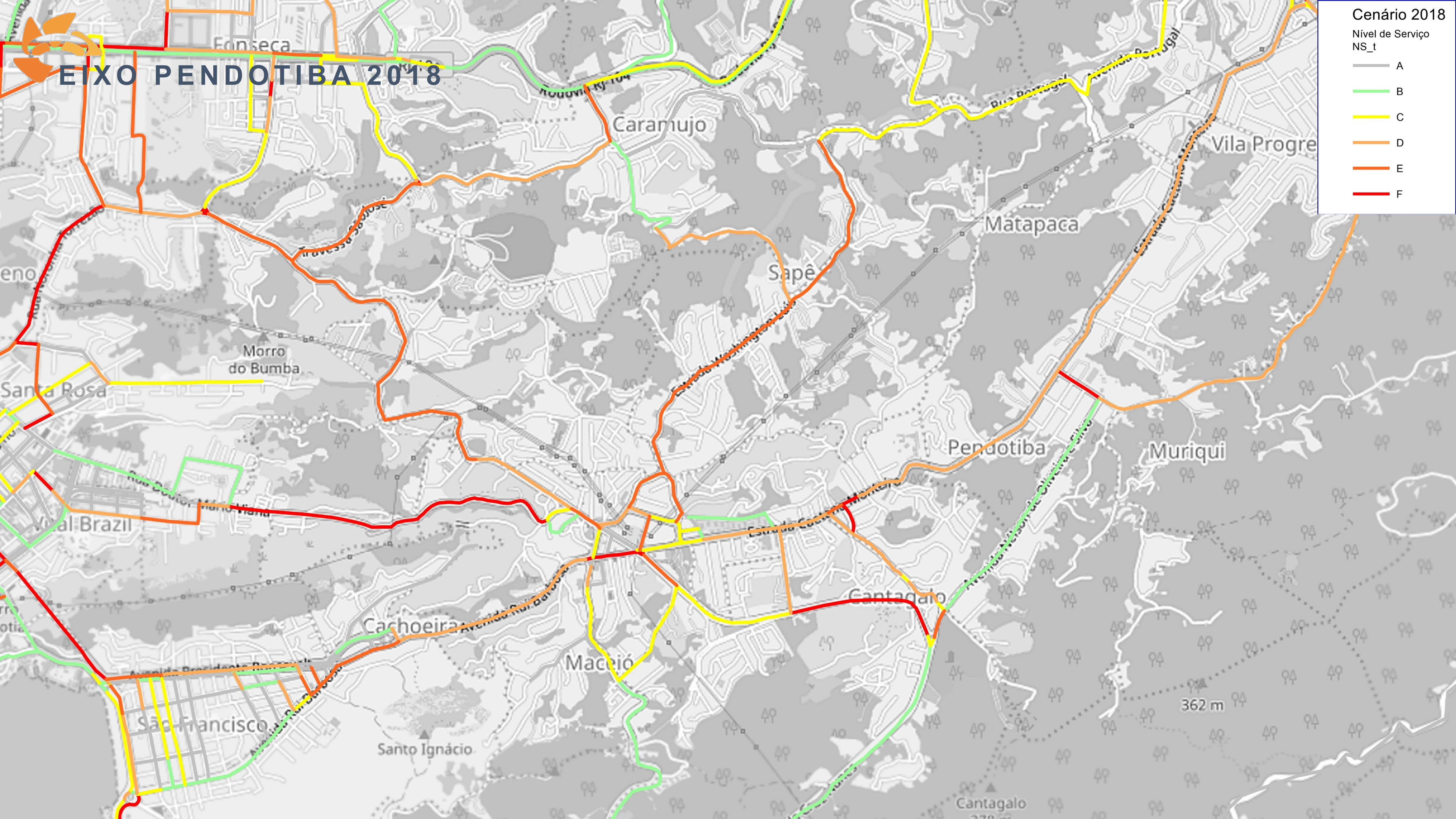
B

C

D

E

F

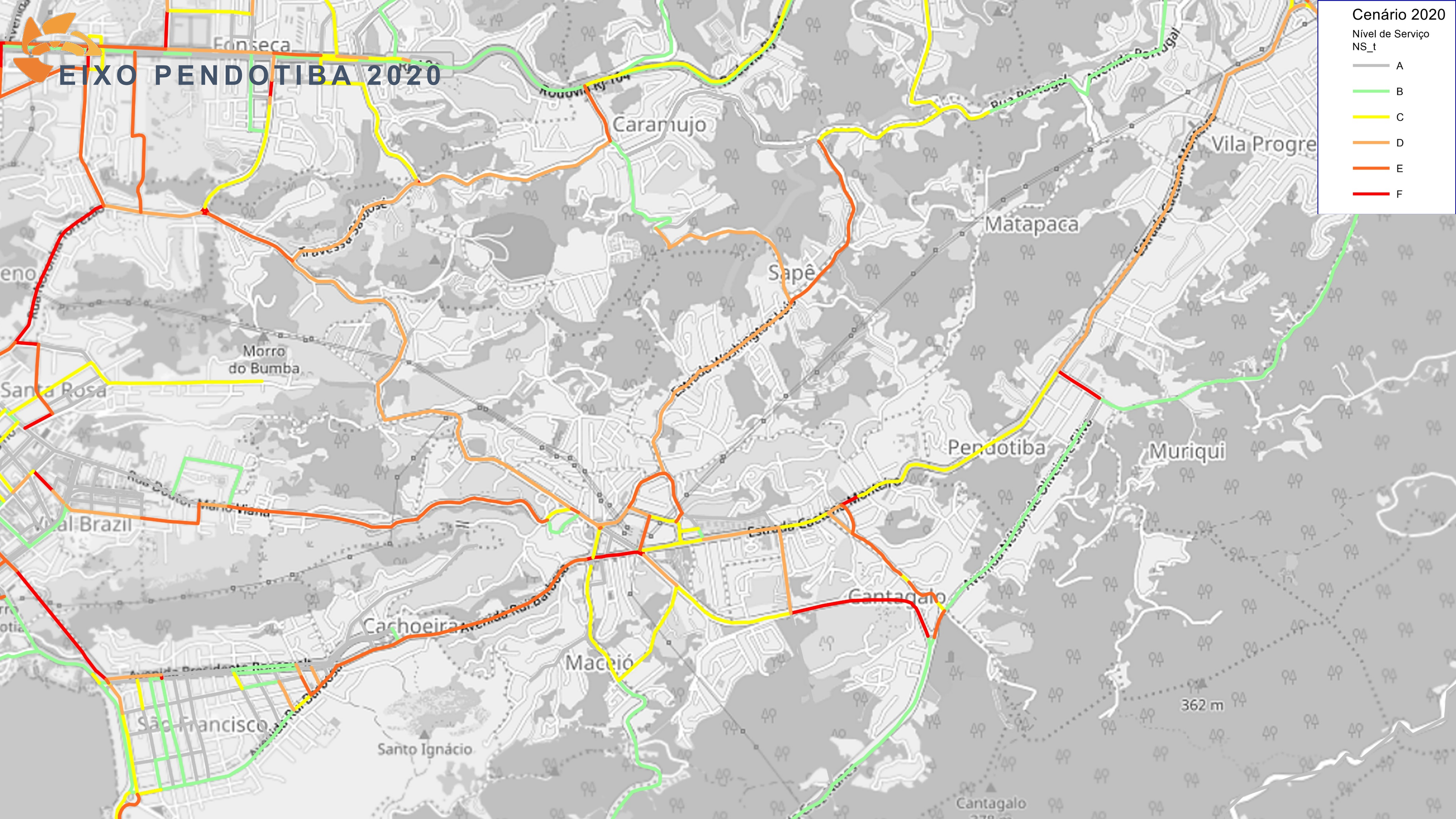


EIXO PENDOTIBA 2018

Cenário 2018

Nível de Serviço
NS_t

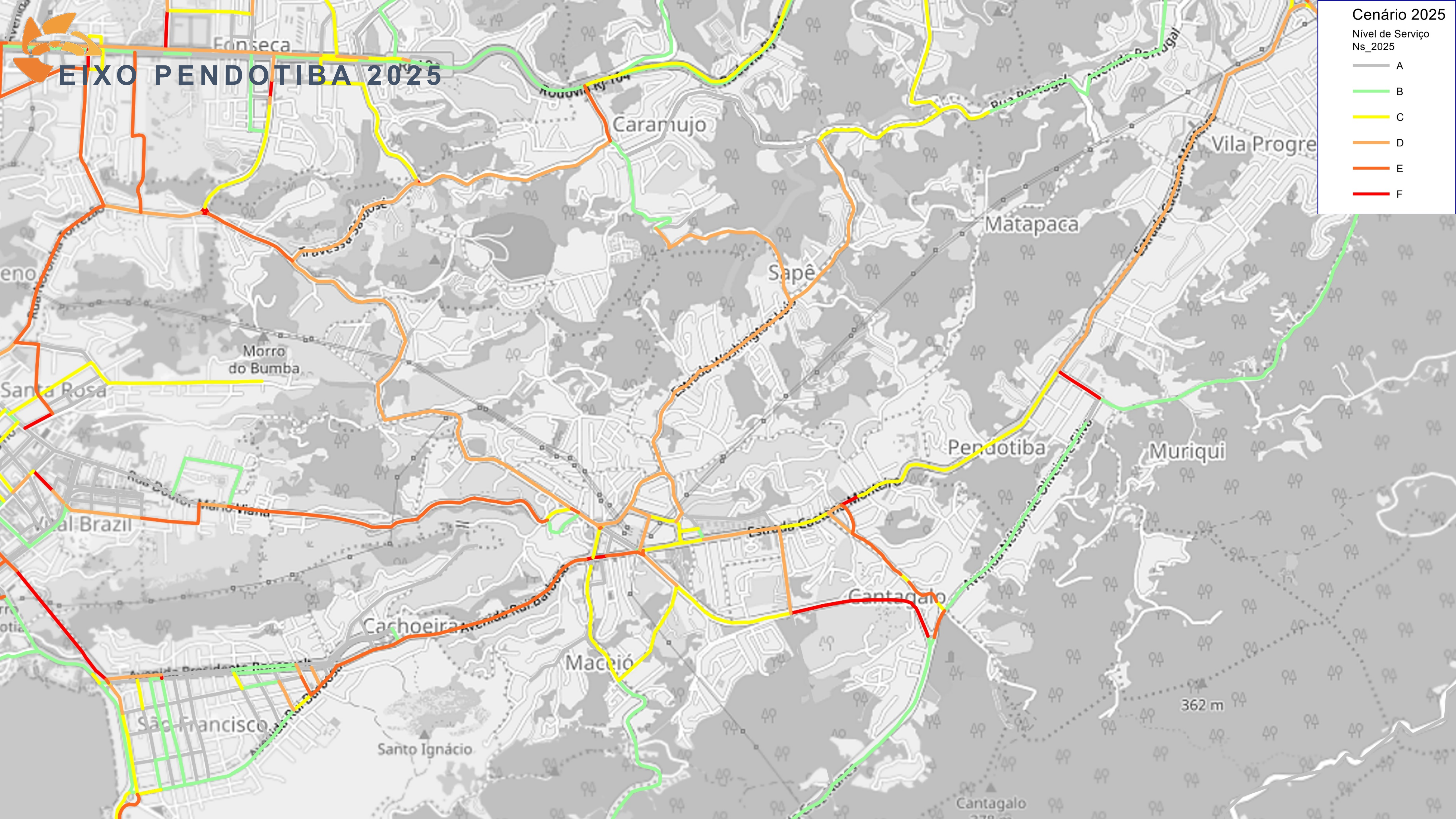
—	A
—	B
—	C
—	D
—	E
—	F



EIXO PENDOTIBA 2020

Cenário 2020
Nível de Serviço
NS_t

—	A
—	B
—	C
—	D
—	E
—	F



EIXO PENDOTIBA 2025

Cenário 2025

Nível de Serviço

Ns_2025

A

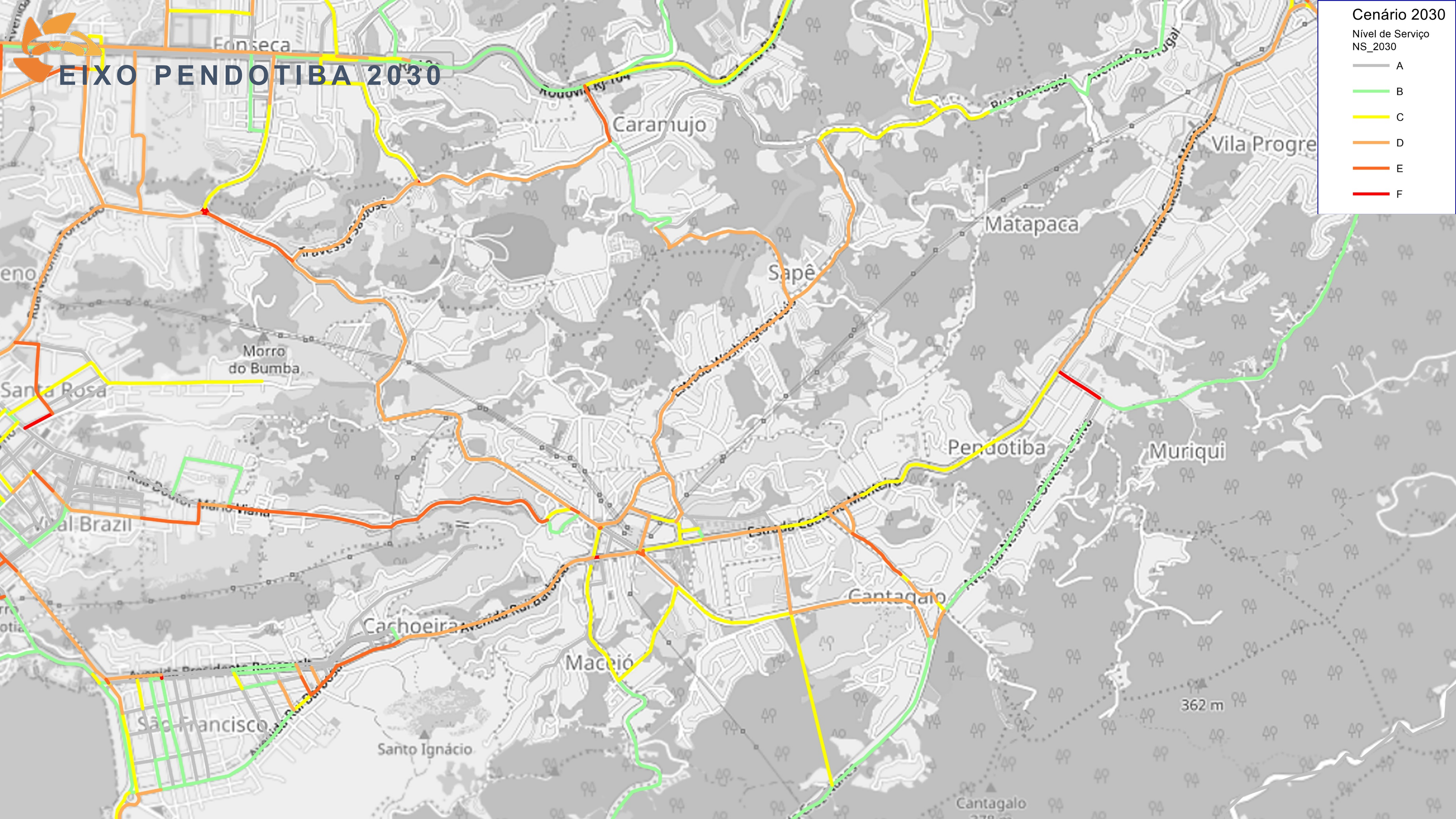
B

C

D

E

F



EIXO PENDOTIBA 2030

Cenário 2030

Nível de Serviço
NS_2030

- A
- B
- C
- D
- E
- F

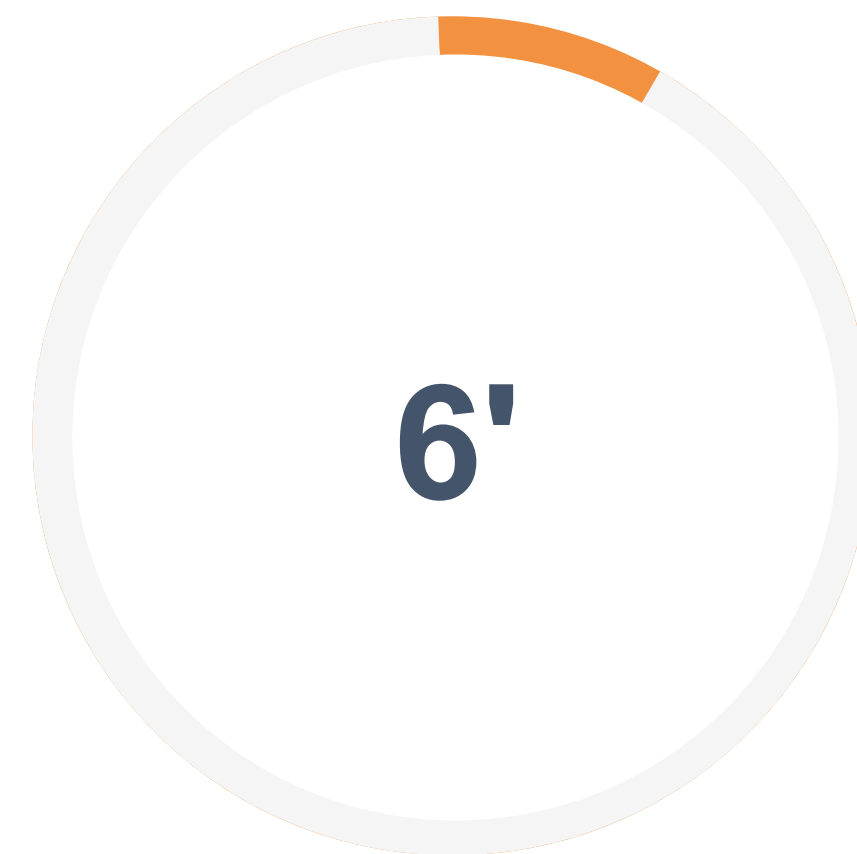


Benefícios PMUS 2020

Projeção de Indicador de Tempo (T.I. e T.C.)




Tempo %




**Ganho de tempo
min/viagem**




**Ganho de tempo
h/mês**

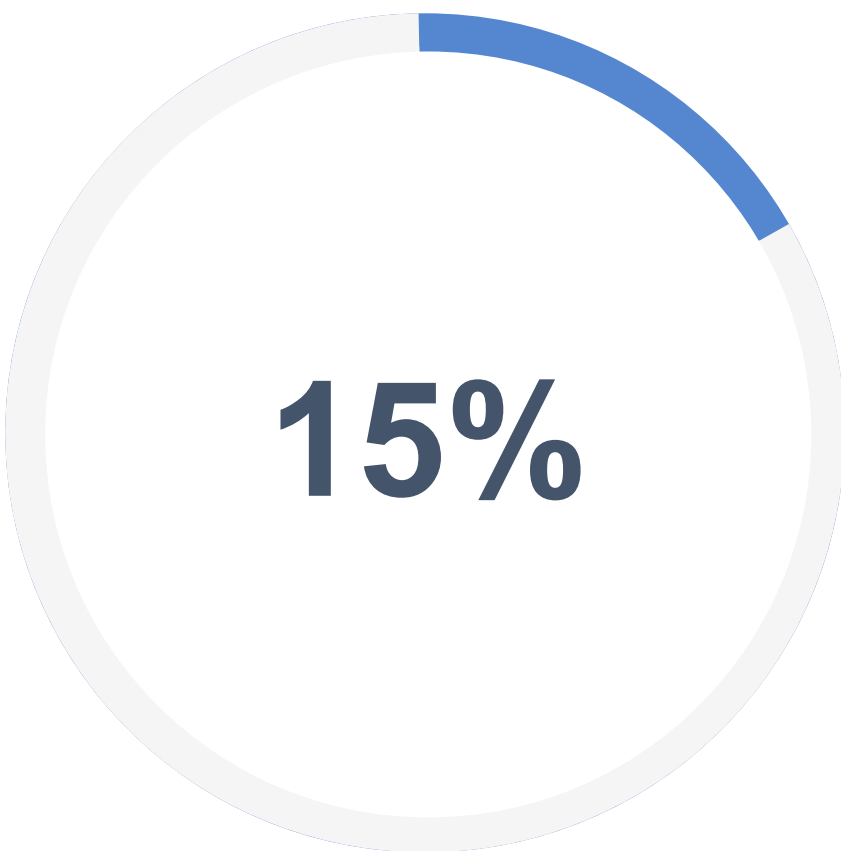



**Economia
R\$/mês**



Benefícios PMUS 2025

Projeção de Indicador de Tempo (T.I. e T.C.)




Tempo %




Ganho de tempo
min/viagem




Ganho de tempo
h/mês

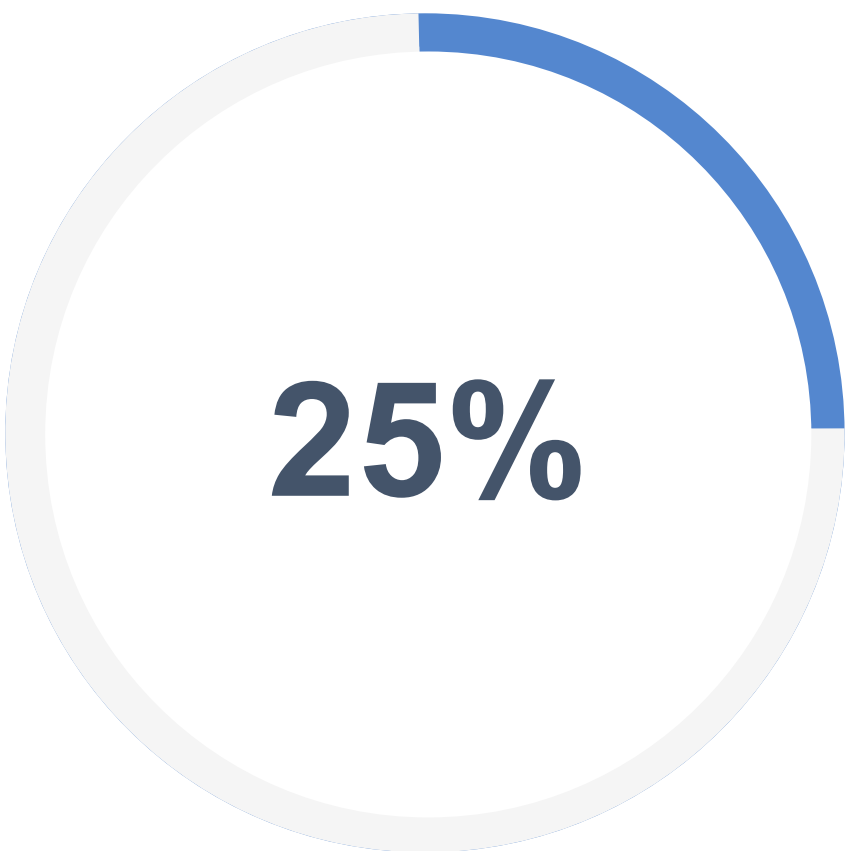



Economia
R\$/mês

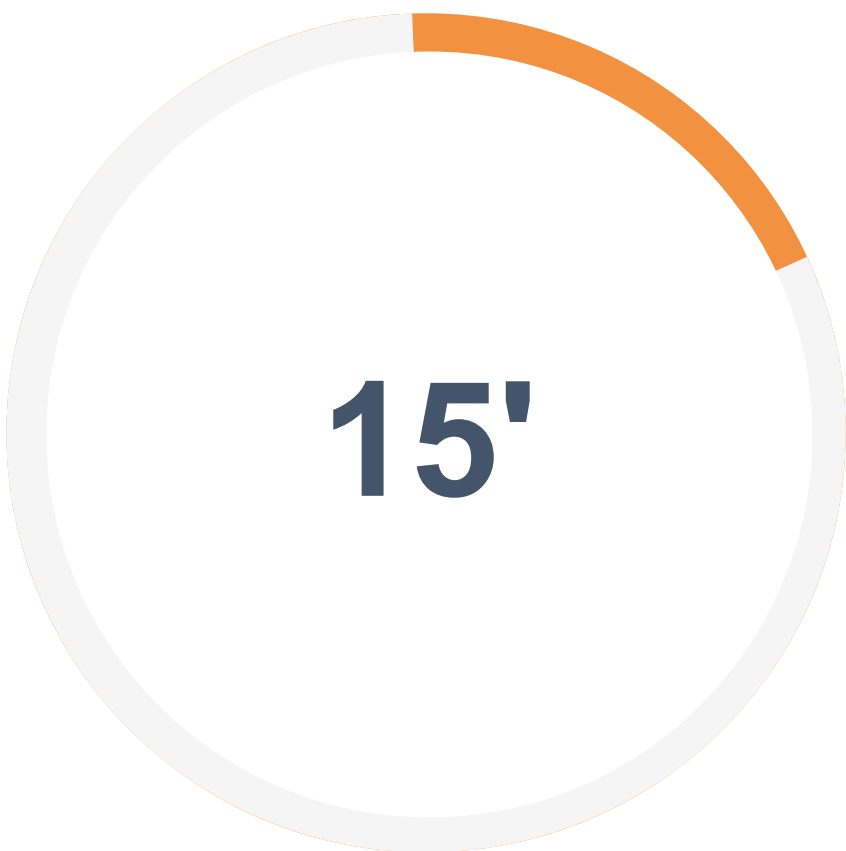


Benefícios PMUS 2030

Projeção de Indicador de Tempo (T.I. e T.C.)




Tempo %




Ganho de tempo
min/viagem




Ganho de tempo
h/mês




Economia
R\$/mês



Secretaria de Urbanismo e Mobilidade

Prefeitura Municipal de Niterói

Rodrigo Neves – Prefeito

Coordenação do PMUS 2020-2030

Renato Barandier Jr. – Secretário Municipal de Urbanismo e Mobilidade

Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade

Rogério Gama –Subsecretário

Erika Brum Palma Pereira – Diretora de Urbanismo

Ivanice Schütz – Diretora de Planejamento da Mobilidade

Equipe Técnica de Projeto

Departamento de Urbanismo UDU/SMU

Empresa consultora do Projeto

Comap Consultoria, Marketing e Planejamento Ltda.

