

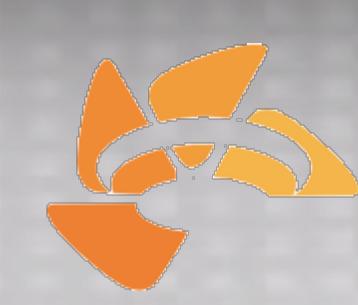


PMUS Niterói

Plano de Mobilidade Urbana
Sustentável de Niterói



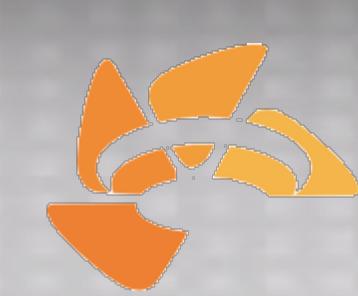




Município de Niterói

Área do Município:
134 Km²





Impactos negativos do espraiamento urbano

Consumo excessivo do solo

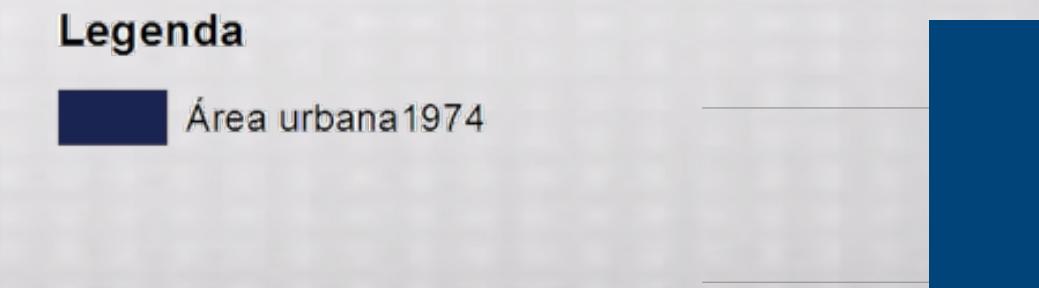
1974



População 1970:
324.246

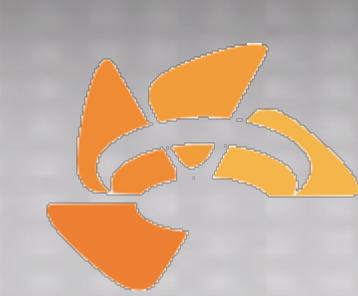
Área Urbana 1974:
18,98Km²

14,2%



Legenda

Área urbana 1974



Impactos negativos do espraiamento urbano

Consumo excessivo do solo

1974



População 1970:
324.246

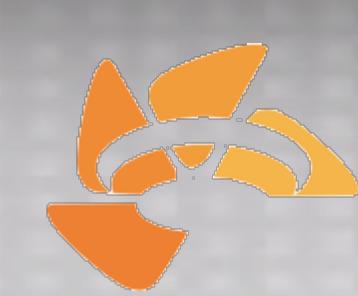
Área Urbana 1974:
18,98Km²

Legenda
Área urbana 1974

14,2%







Impactos negativos do espraiamento urbano

Consumo excessivo do solo

1974



População 1970:
324.246

Área Urbana 1974:
18,98Km²

Legenda
Área urbana 1974

14,2%





Impactos negativos do espraiamento urbano

Consumo excessivo do solo

1993

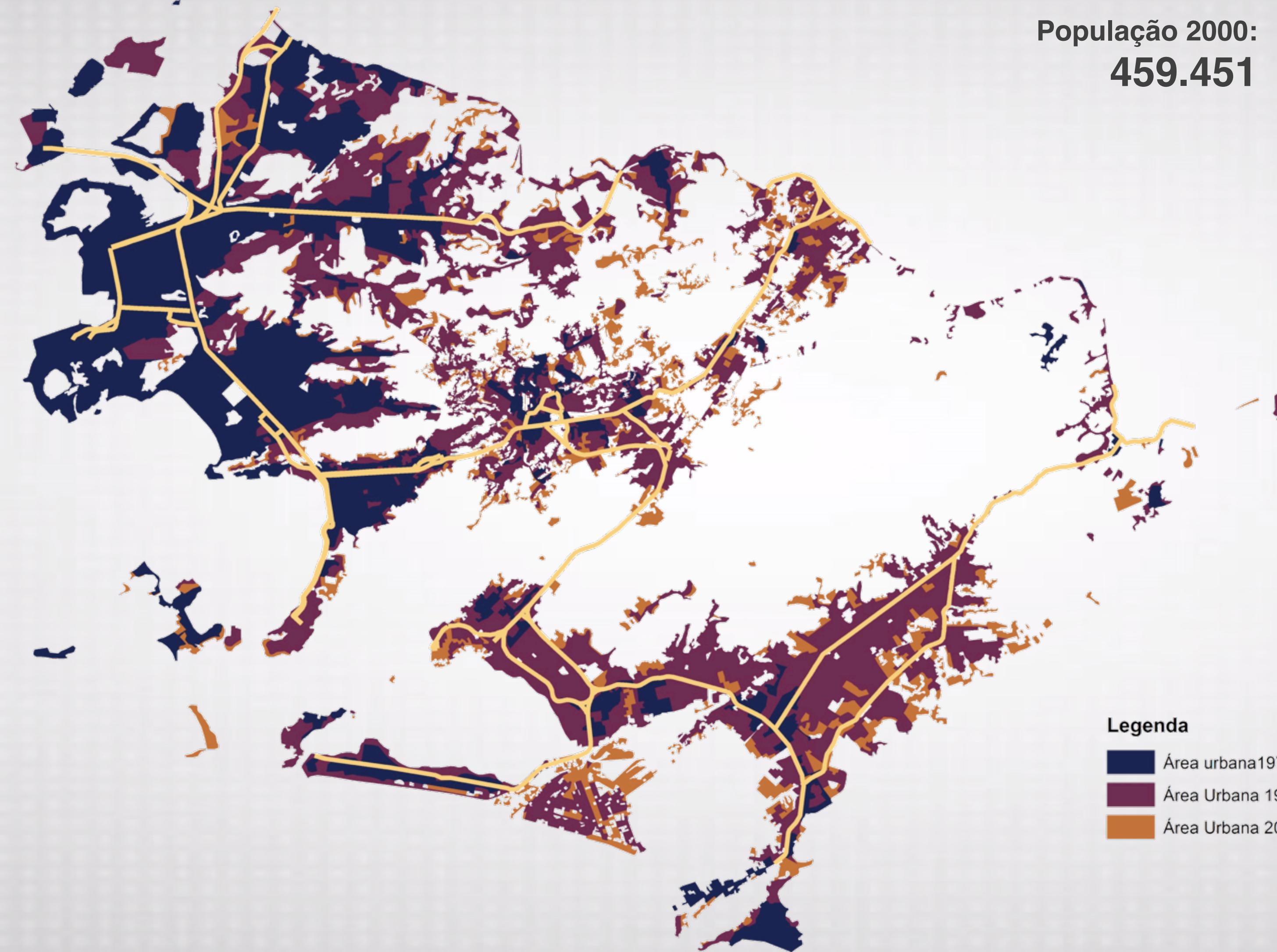




Impactos negativos do espraiamento urbano

Consumo excessivo do solo

2002

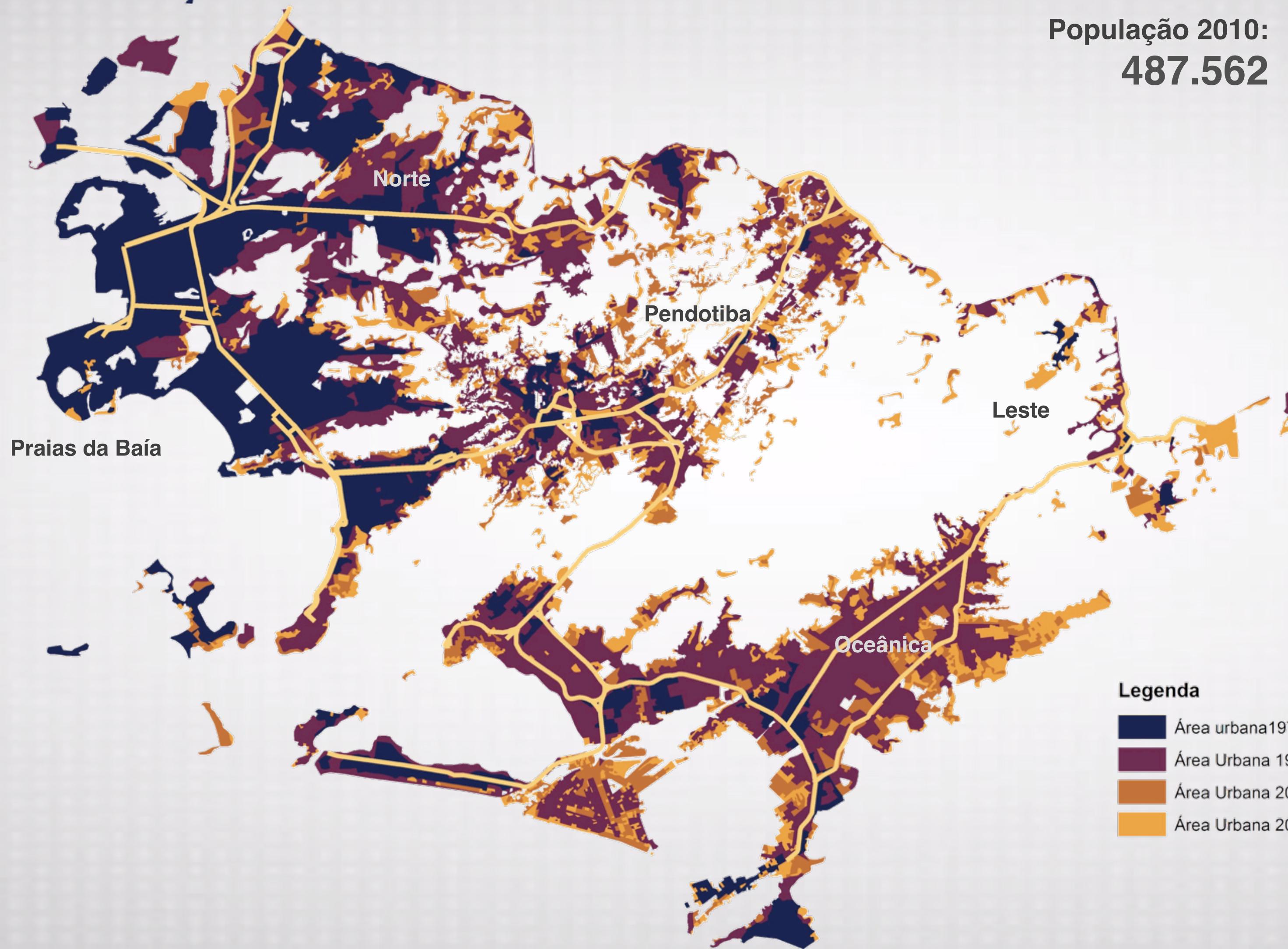




Impactos negativos do espraiamento urbano

Consumo excessivo do solo

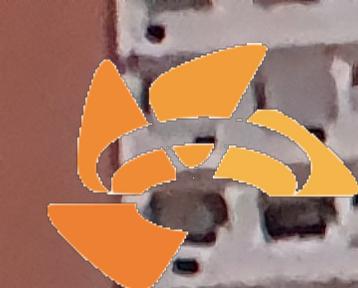
2014











97 automóveis

117 pessoas

18% das pessoas

70% dos espaços

12 ônibus

540 pessoas

80% das pessoas

20% dos espaços





Quando vc pensa em mobilidade em Niterói, qual palavra lhe vem à cabeça?

2018



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

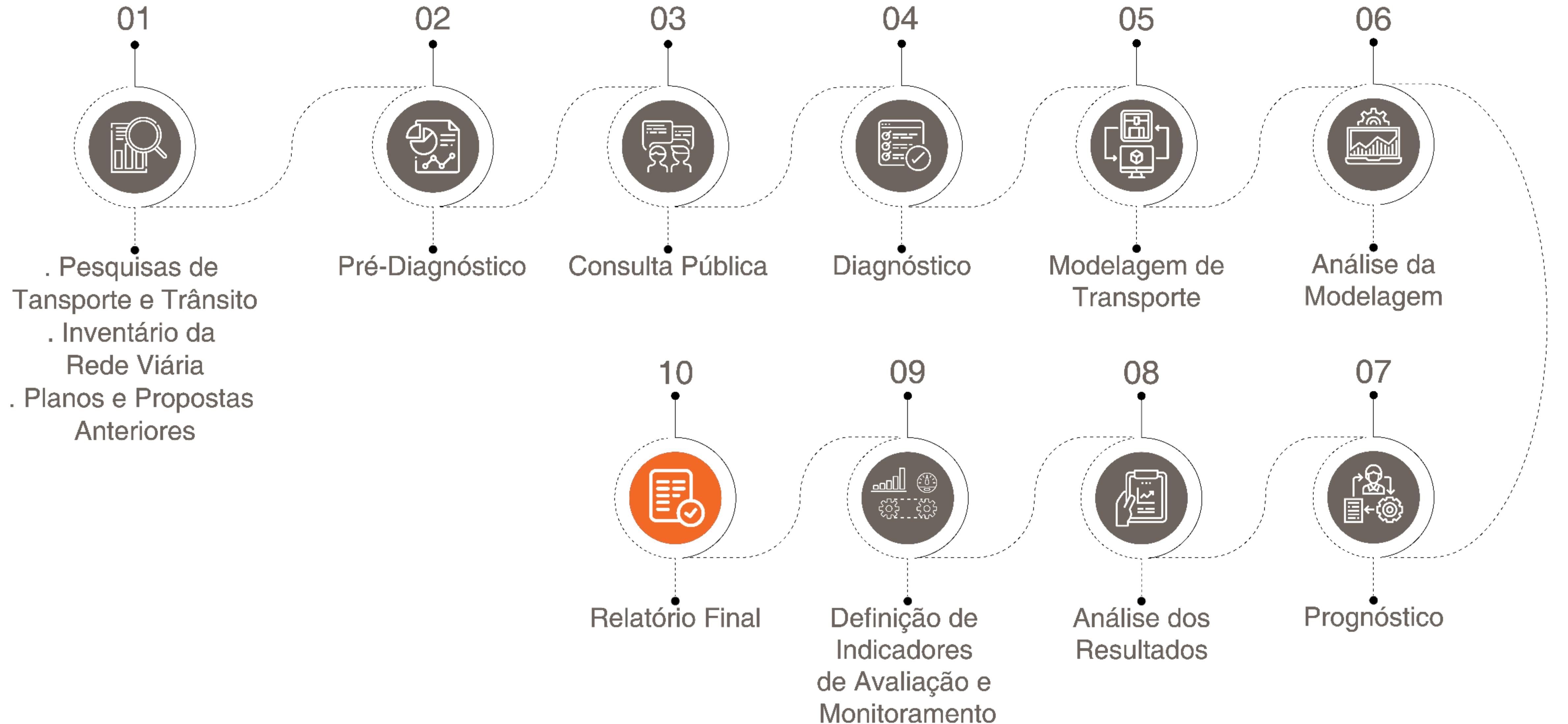
Tendo distâncias mais curtas, as cidades compactas exigem menos tempo e energia para o deslocamento entre uma atividade e outra, infraestruturas menos extensas e custosas (apesar de exigir padrões mais elevados de planejamento e projeto) e preservam áreas rurais contra a urbanização desnecessária ao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



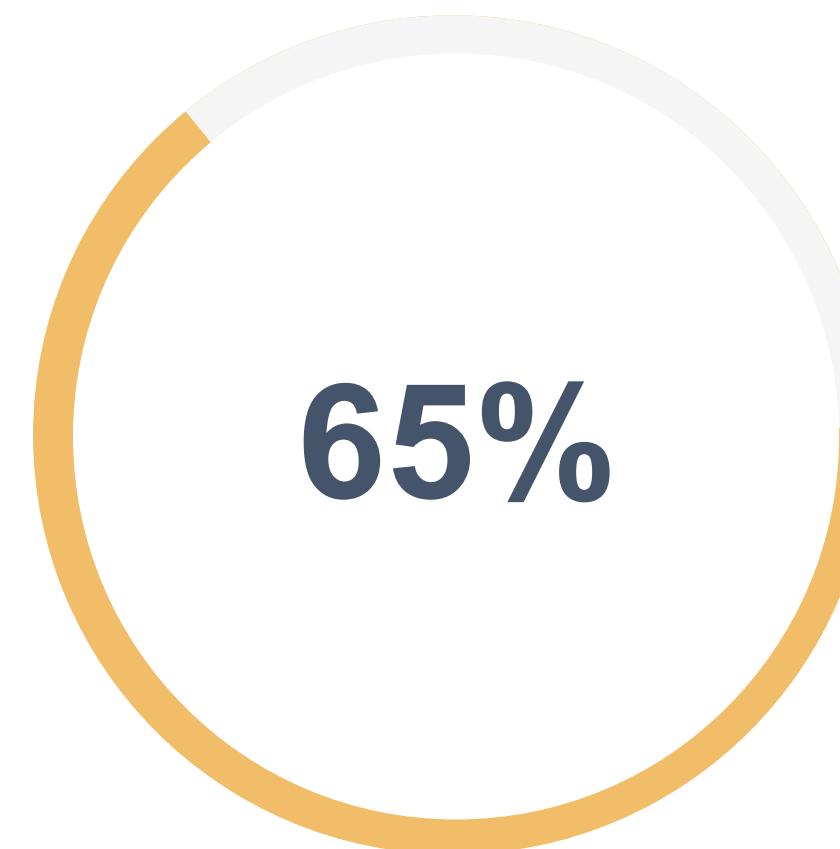
Metodologia





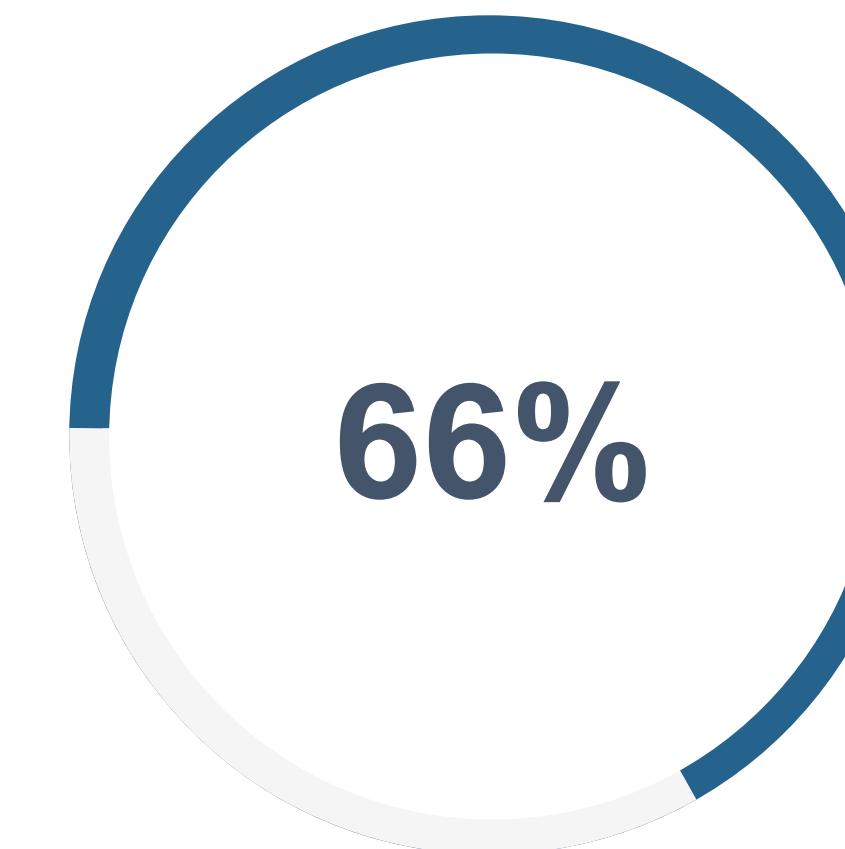
Consulta Pública 2018

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



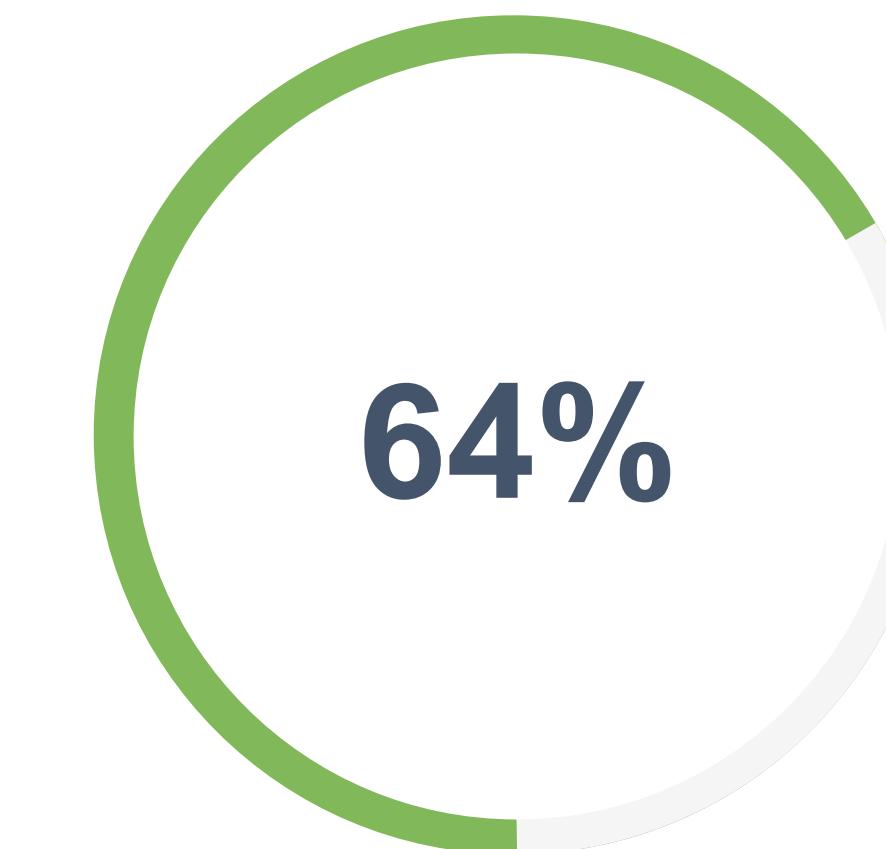
2018

Se referiram de maneira negativa com relação à mobilidade em 2018



Propostas

Indicaram soluções de Planejamento, Gestão e Infraestrutura



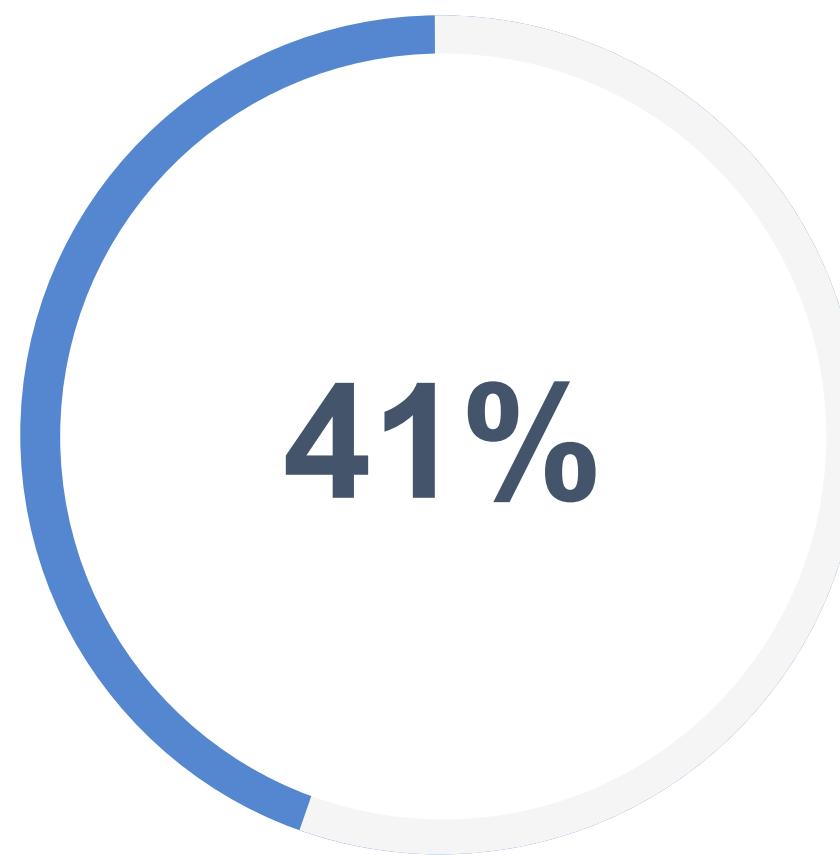
Futuro

Acreditam que as soluções apresentadas na consulta irão gerar impacto positivo

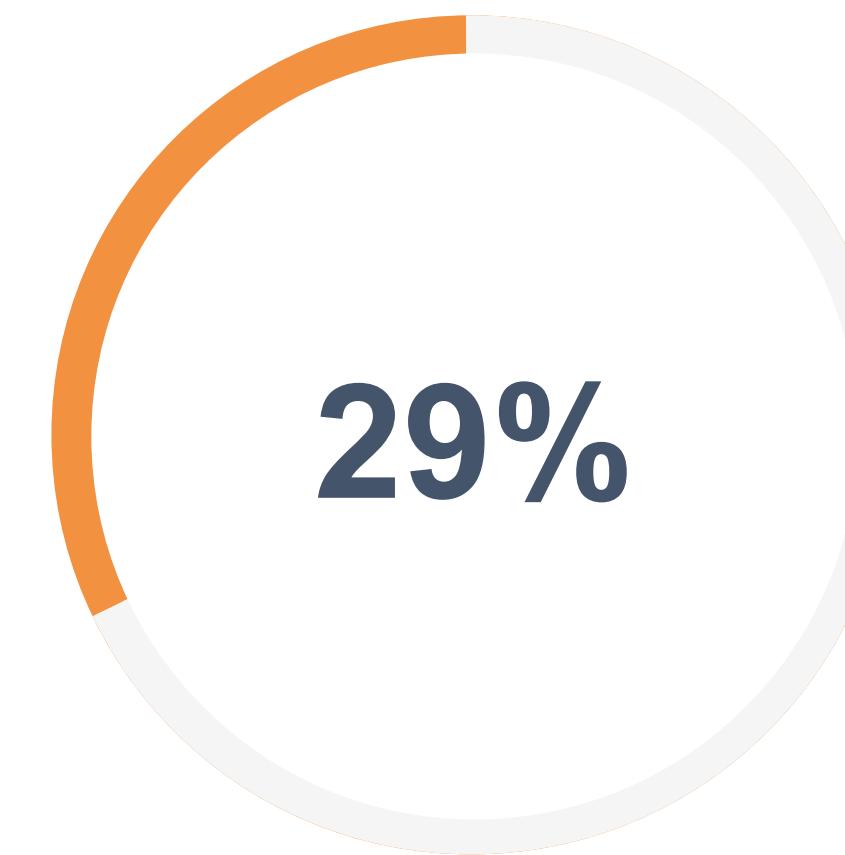


1.236.135

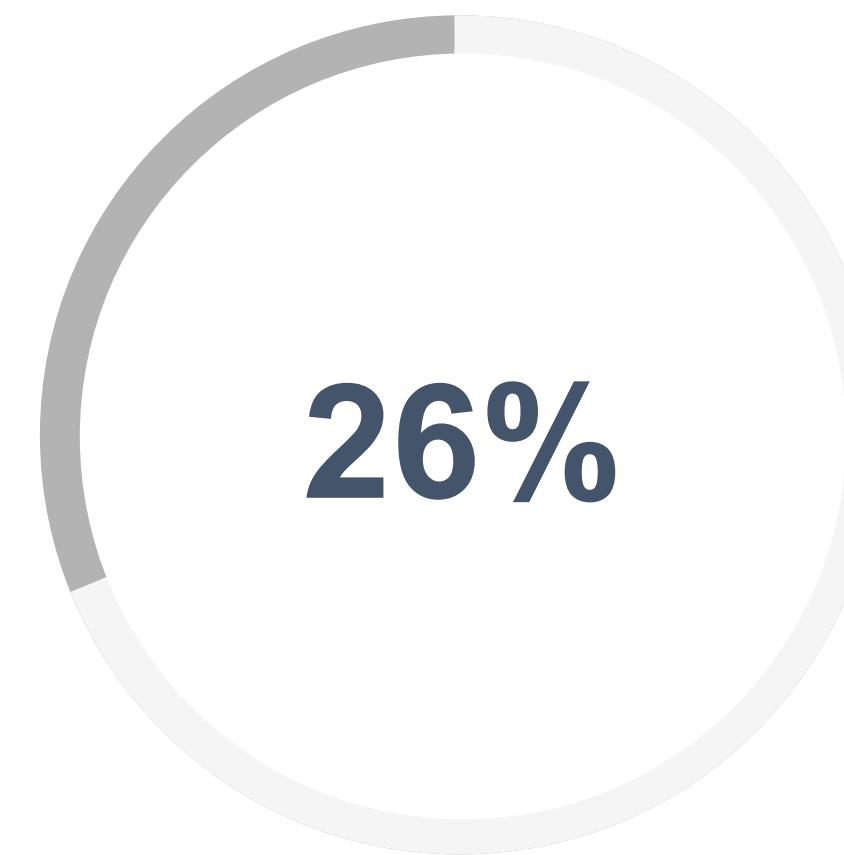
Viagens originadas em Niterói por dia (2018)



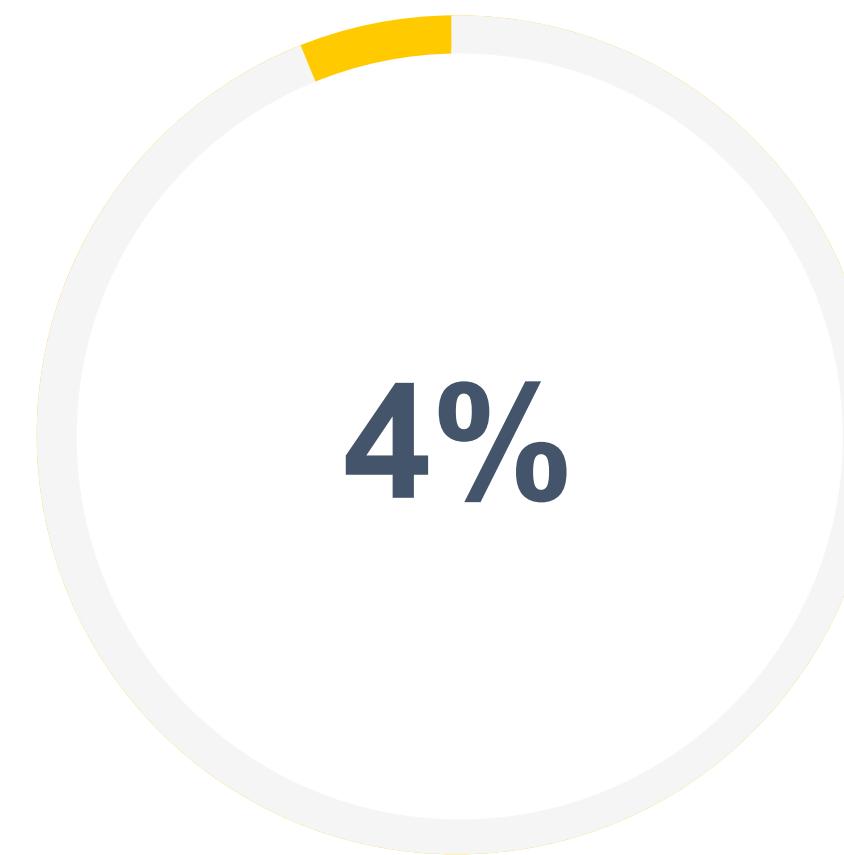

**Transporte
Público Coletivo**




A Pé



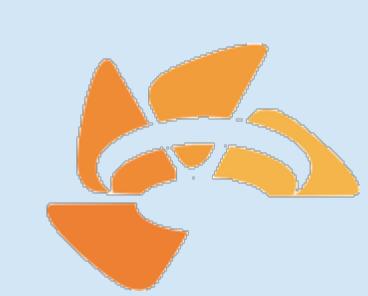

**Transporte
Individual**




Bicicleta

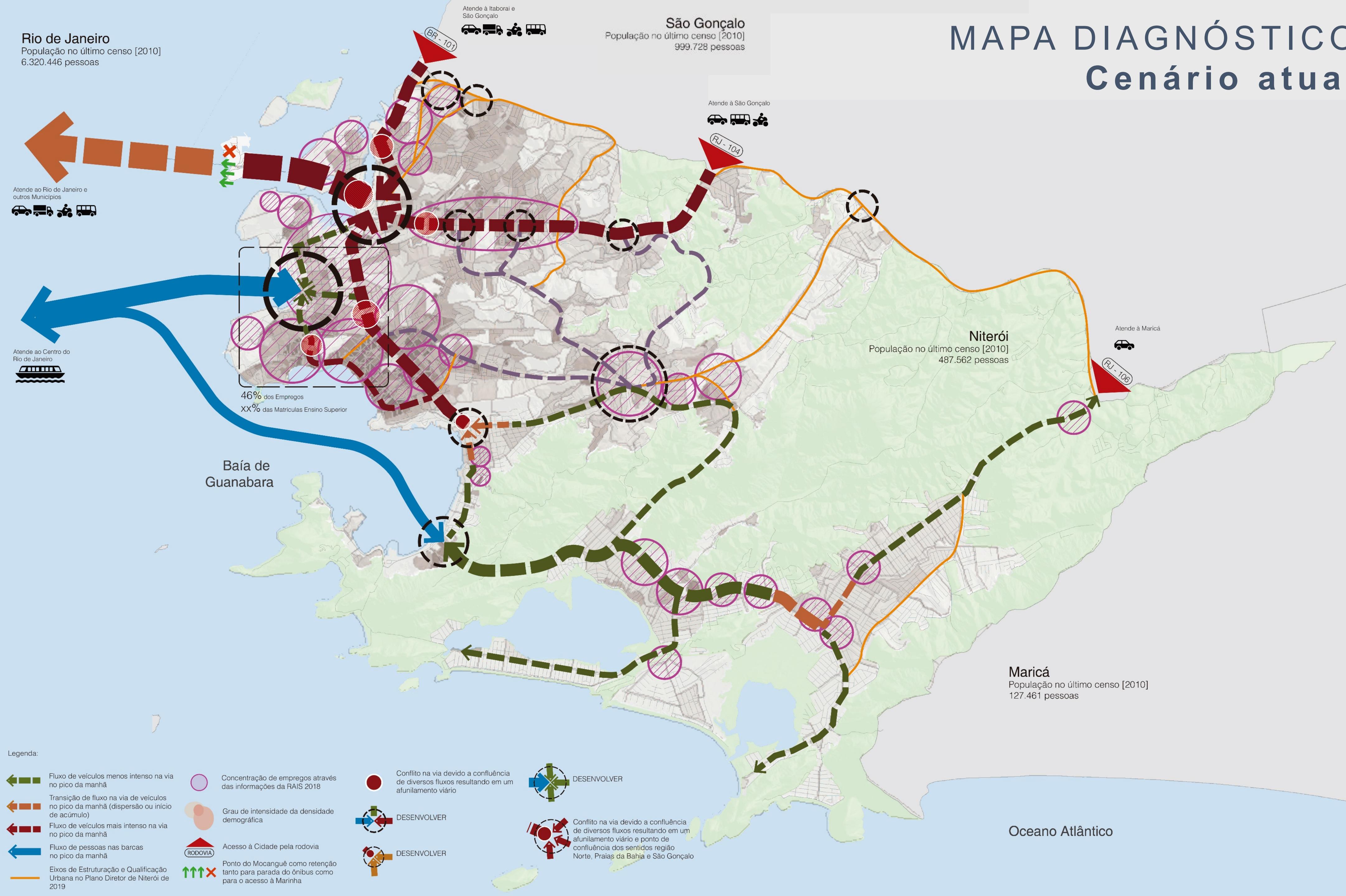
MAPA DIAGNÓSTICO

Cenário atual



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

São Gonçalo
População no último censo [2010]
999.728 pessoas



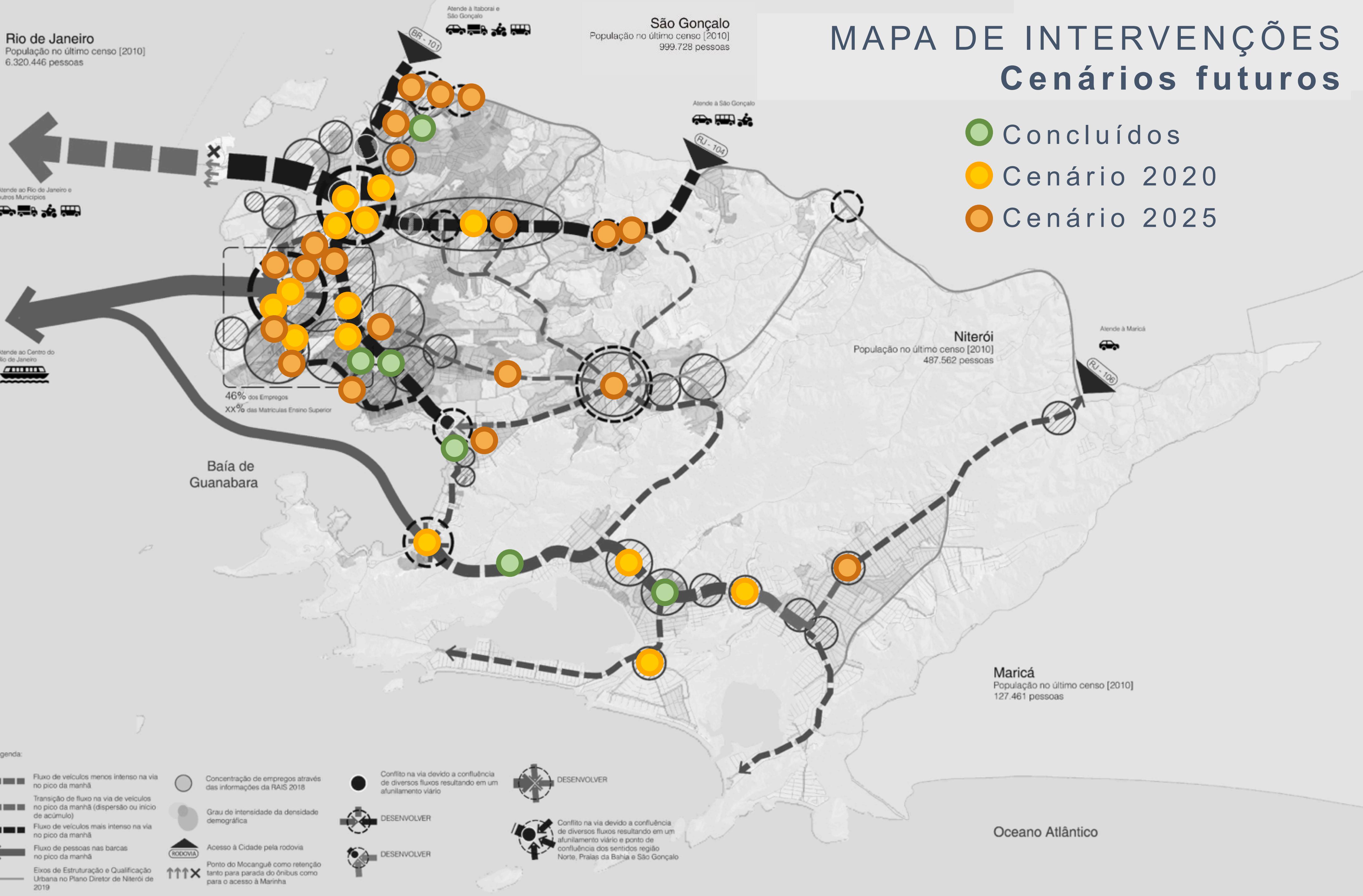
MAPA DE INTERVENÇÕES

Cenários futuros



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

São Gonçalo
População no último censo [2010]
999.728 pessoas



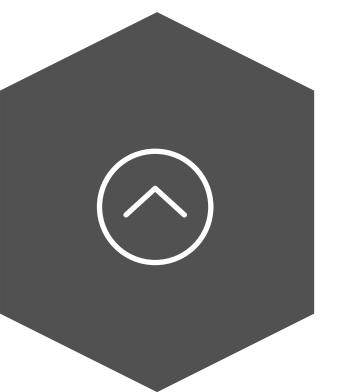


CORREDOR BHLS TRANSOCEÂNICO FASE II

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

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.





Estação Praça Central

Estação Praça Central

sentido centro
sentido city centre



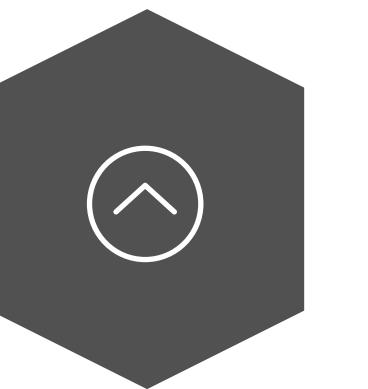


REMODELAÇÃO ACESSO CAMBOINHAS

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 por ônibus; Desenvolvimento e requalificação urbana; Maior segurança e conforto nas viagens, incluindo o transporte por ônibus e ativo; Conexão ciclovária com Parque Orla; Maior fluidez para o trânsito e acesso local.





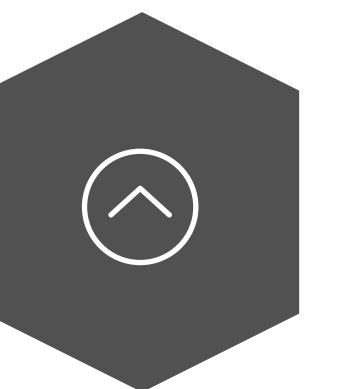


SKATEPLAZA

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; Promoção de centralidade;
Criação de nova fachada ativa baseado no conceito de
“Ruas Completas”.





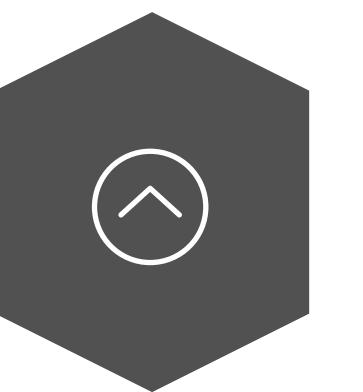


FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS AV. QUINTINO BOCAIÚVA

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





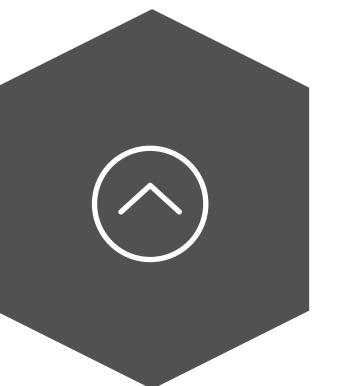


FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS AV. ROBERTO SILVEIRA

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.





INÍCIO FAIXA
EXCLUSIVA

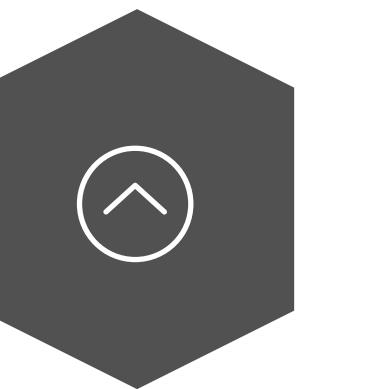


ZONA VERMELHA ICARAÍ

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.





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.



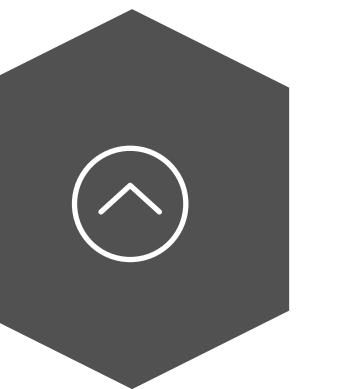


INTERVENÇÃO VIÁRIA NA RUA MEM DE SÁ

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



Icaraí



Conectar



6.500.000



12 mil
pessoas

Criação de novas conexões de circulação urbana
reduzindo distâncias e flexibilizando o acesso à
região do Gragoatá e Ingá; Maior fluidez para o
trânsito





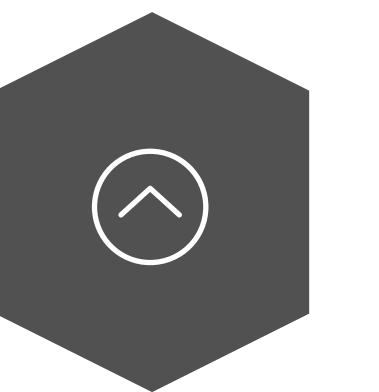


ALARGAMENTO DA RUA DR. PAULO ALVES

Criação da 3^a 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 através da implantação de ciclovia; redução dos tempos de viagens do transporte público.





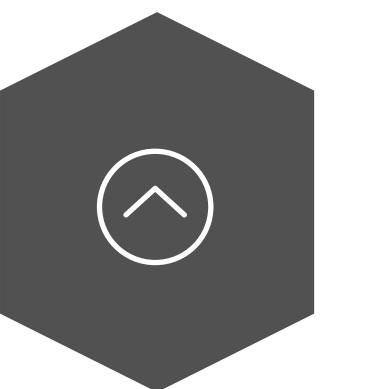


ALARGAMENTO DA AV. MARQUÊS DO PARANÁ

Criação de 4^a 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 beneficiando os usuários dos modais coletivos, individuais 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.





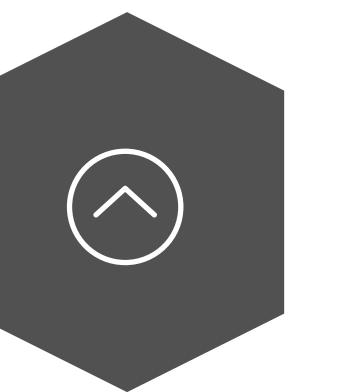


REQUALIFICAÇÃO DA AV. VISC. DO RIO BRANCO

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; Eficiência para o transporte 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

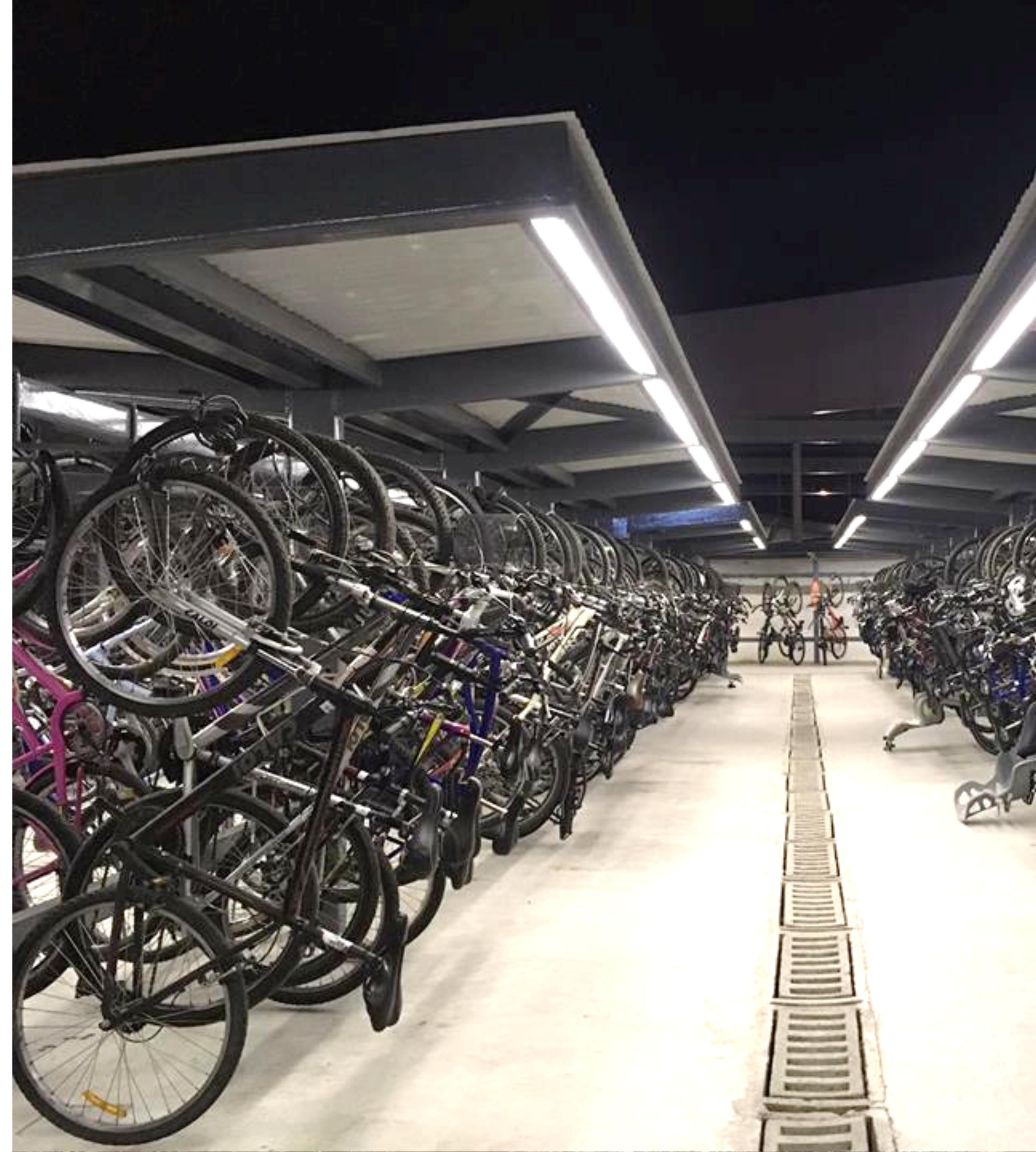


900.000



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; Utilização de recursos CAF.





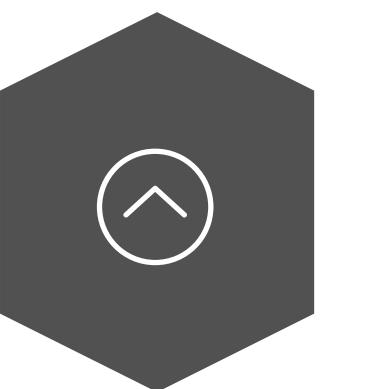


NOVAS ESTAÇÕES NA ALAMEDA SÃO BOAVENTURA

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 coletivo, beneficiando cerca de 500
ônibus na hora pico manhã e aproximadamente 10.000
usuários; Requalificação urbana.





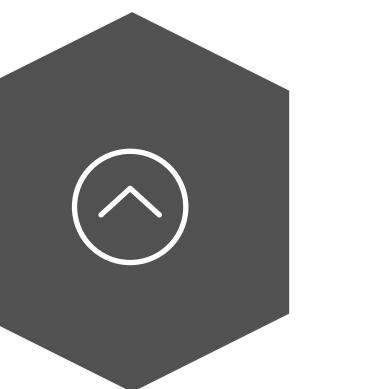


ALARGAMENTO TRECHO SUL DA R. BENJAMIN CONSTANT

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



Santana



Conectar,
Transportar e Pedalar 5.200.000

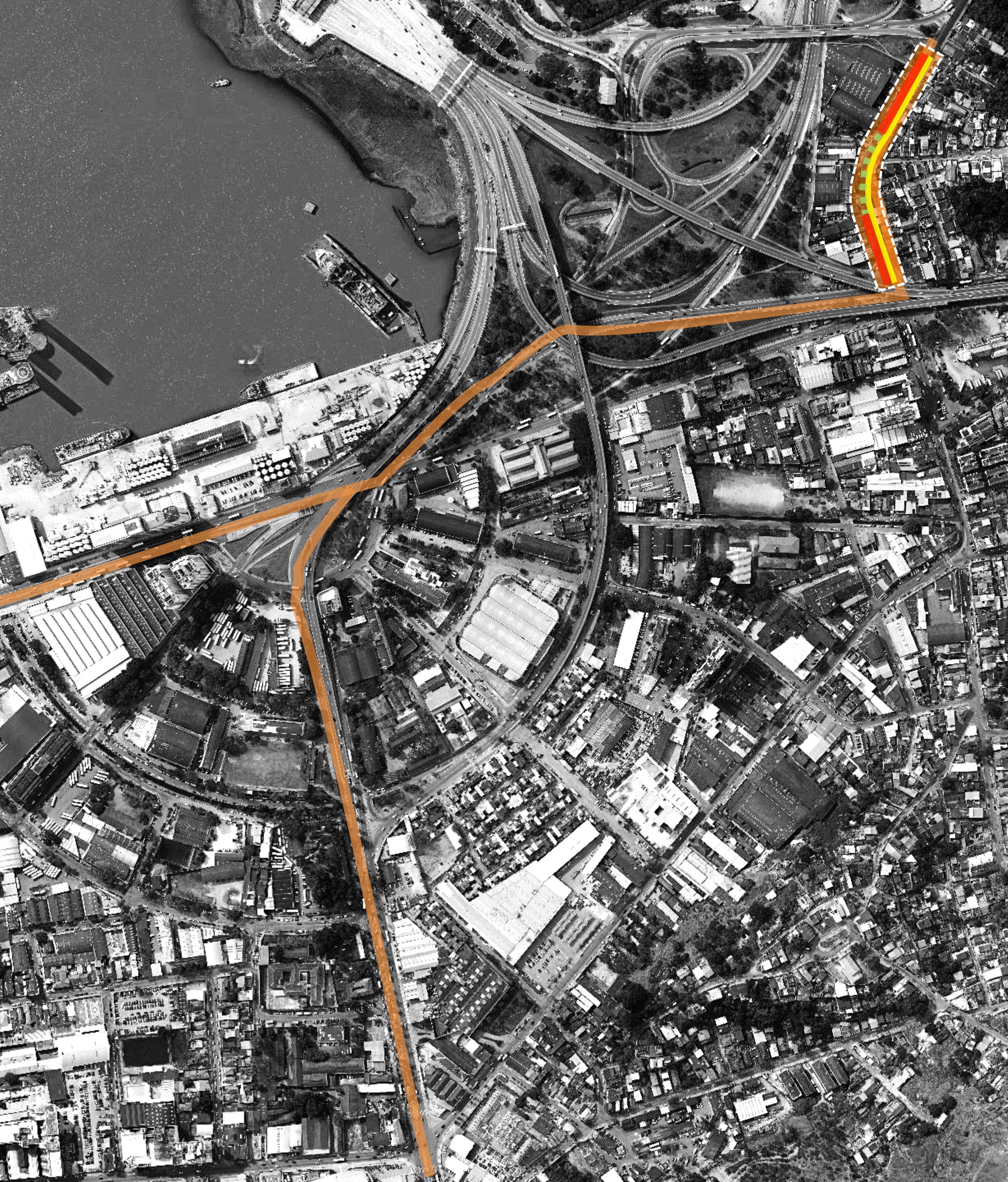


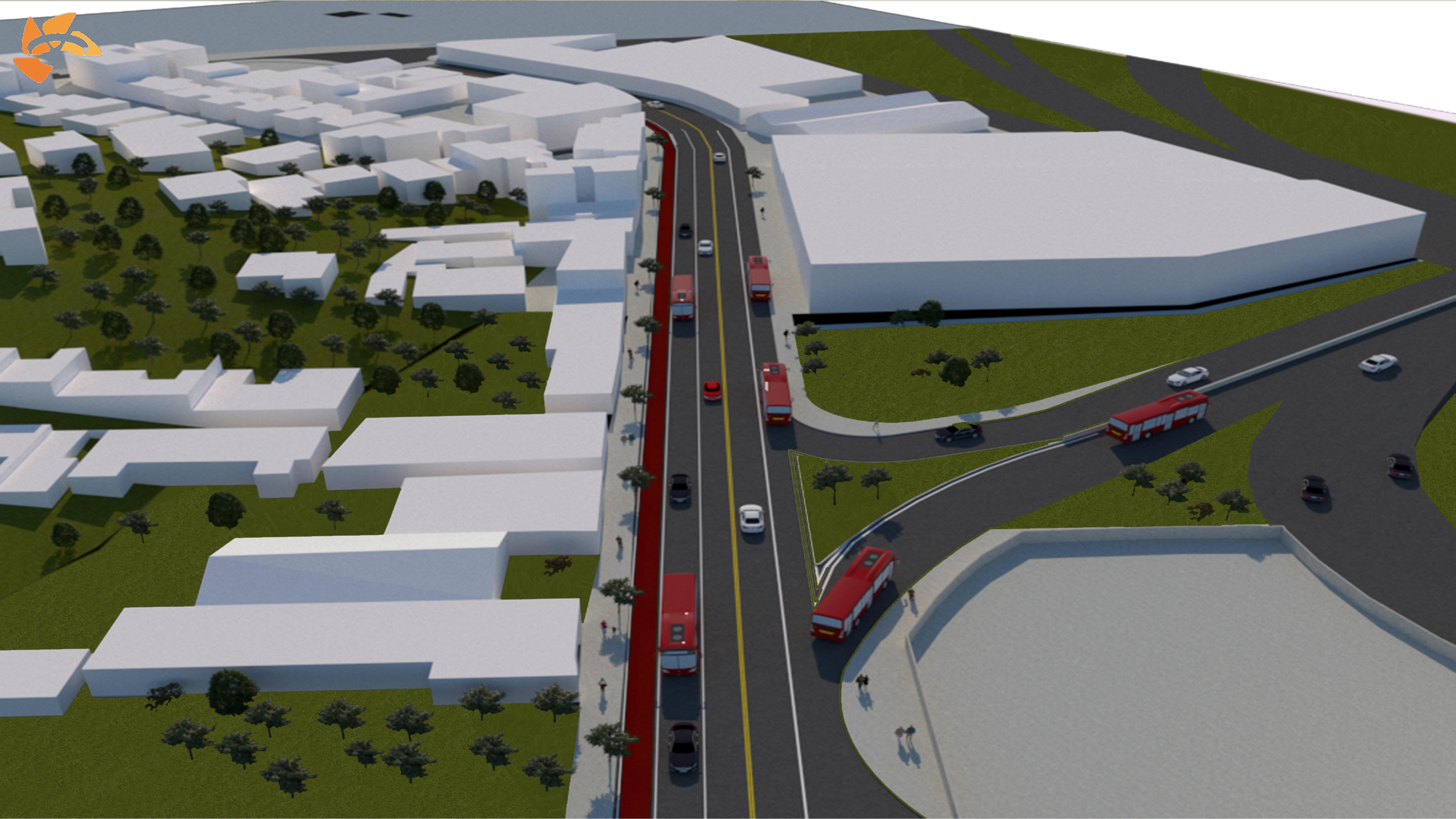
\$



30 mil
pessoas

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





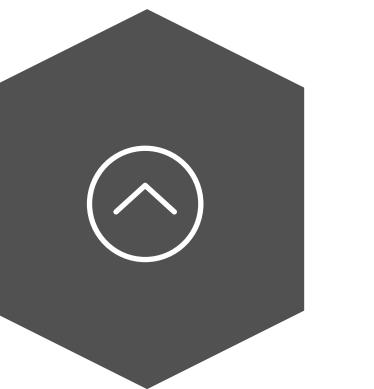


EXTENSÃO DA FAIXA EXCLUSIVA DA AV. FELICIANO SODRÉ

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



Centro



Conectar e
Transportar

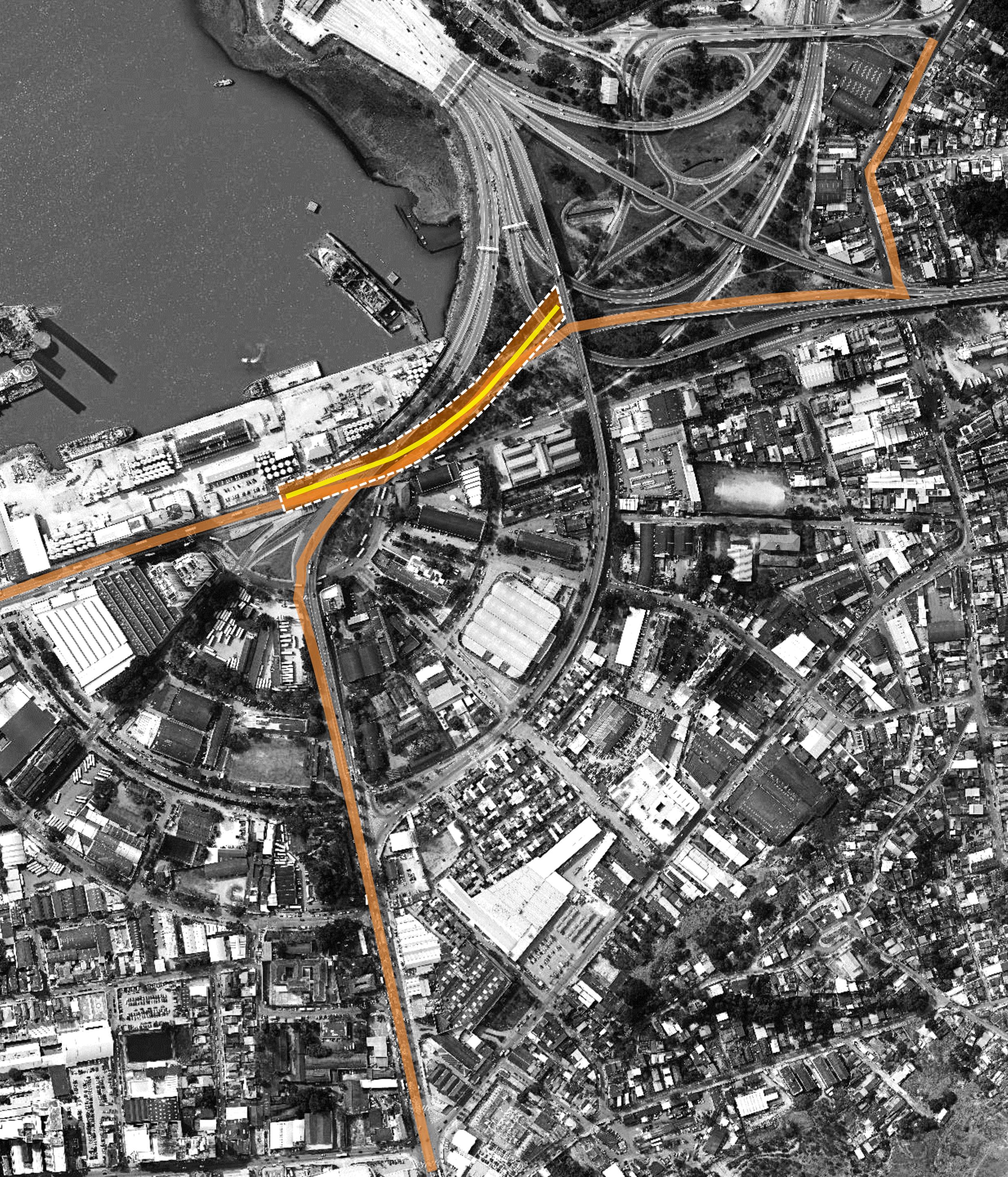


5.000.000



112 mil
pessoas

Prioridade e maior fluidez ao transporte coletivo por ônibus, beneficiando cerca de 700 veículos e 16.000 usuários; Ordenamento dos fluxos de veículos; Melhoria no acesso ao centro e tempos de viagens dos usuários de transporte coletivo.





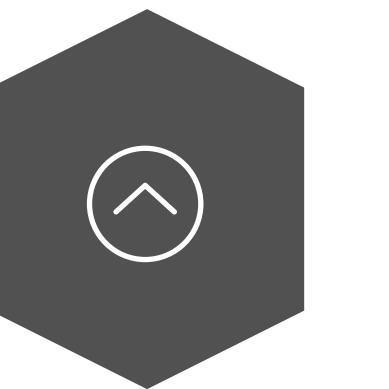


ALARGAMENTO DA AV. JANSEN DE MELO

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



Centro



Transportar e
Caminhar

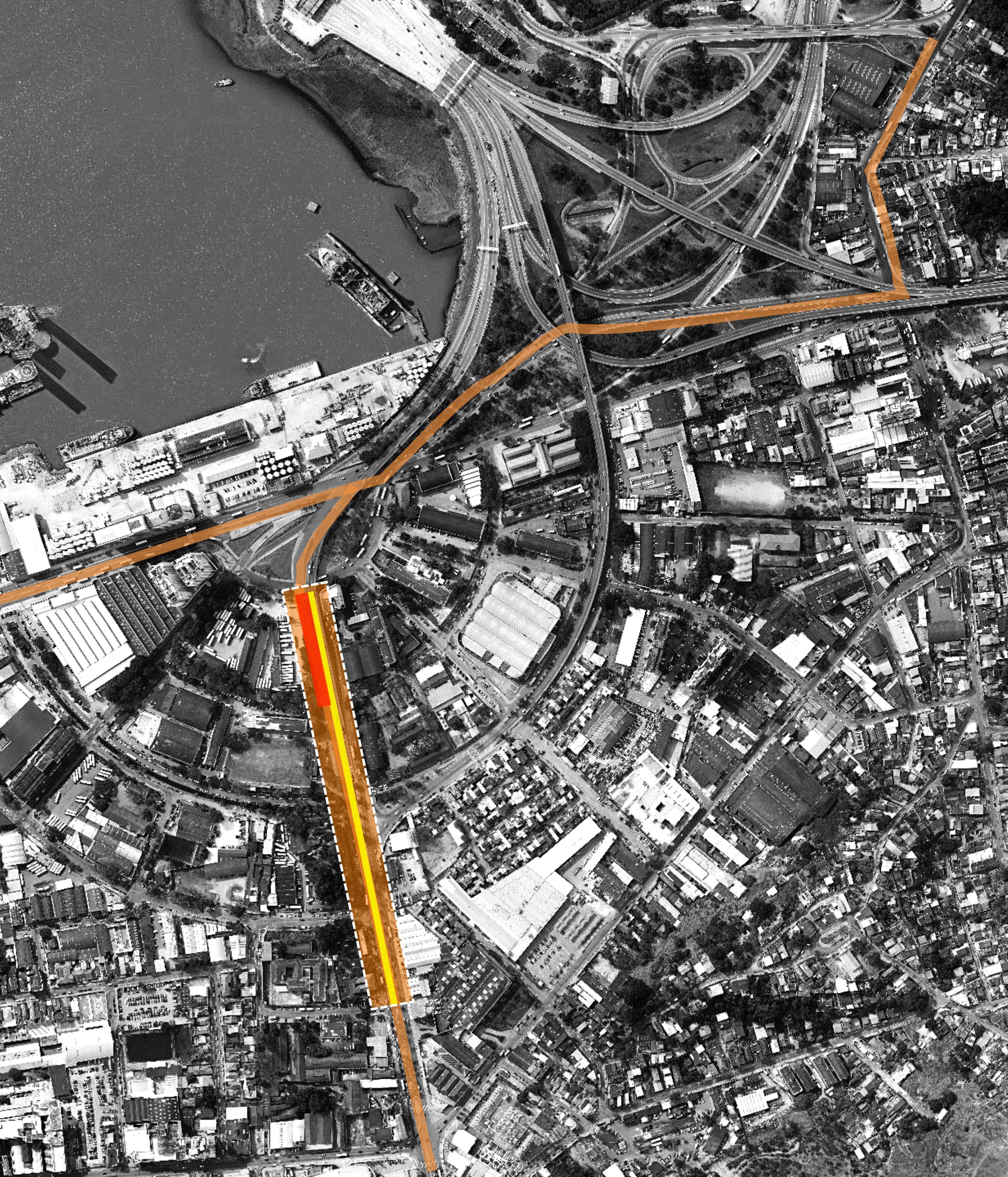


3.250.000



72 mil
pessoas

Aumento da capacidade viária, beneficiando os usuários do modal coletivo e individual; 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





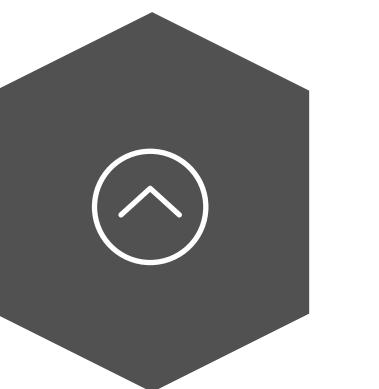


ENTORNO DO MERCADO MUNICIPAL

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; Criação de novas centralidades; Reestruturação viária; Criação de um novo polo turístico e entretenimento; Geração de emprego e renda.





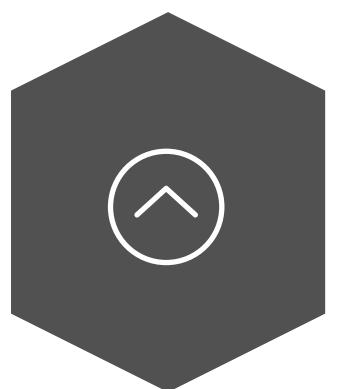


RACIONALIZAÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS NO BARRETO

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



Barreto

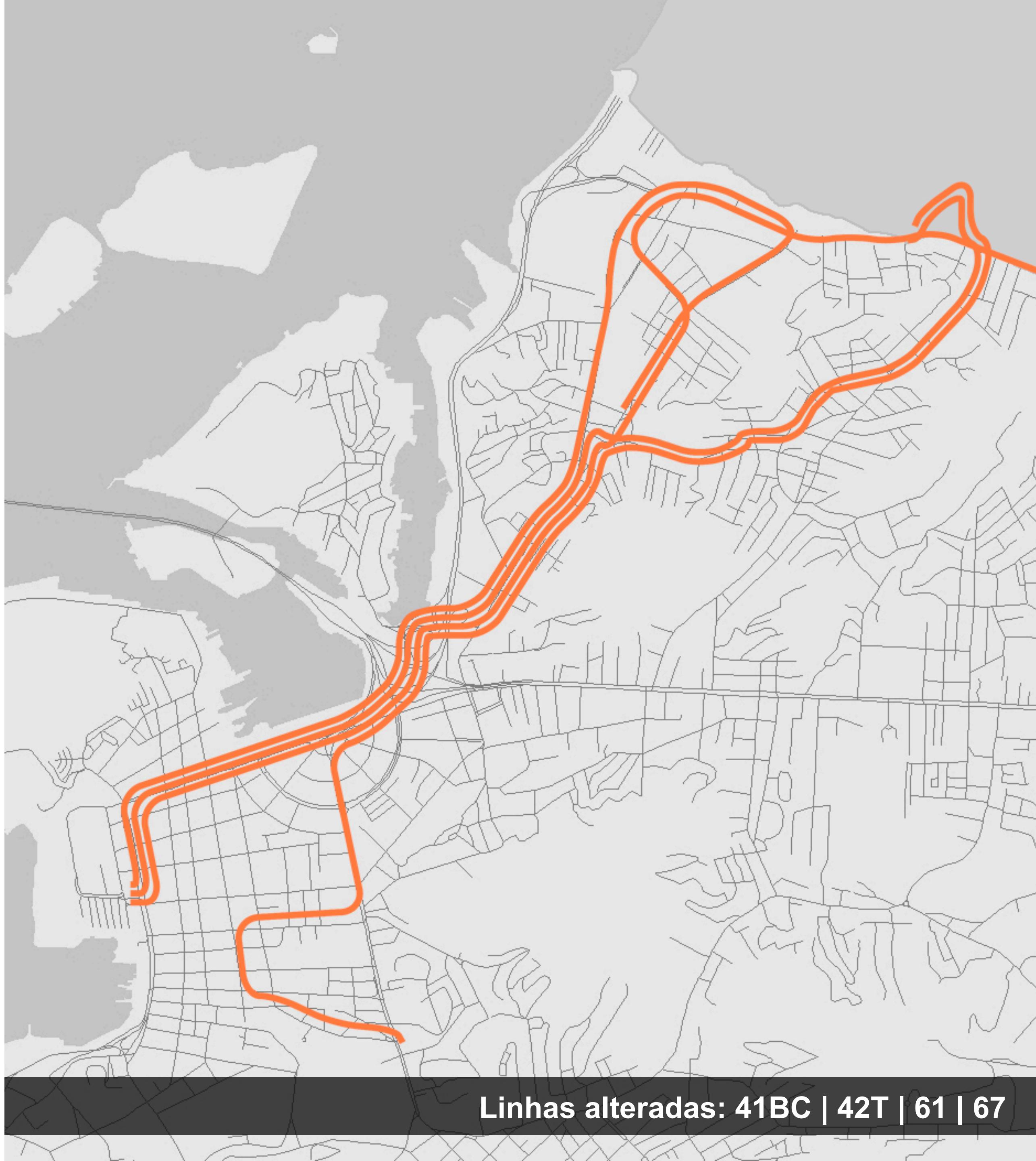


Transportar



-
20 mil
pessoas

Menor tempo de viagem para os usuários; Maior velocidade operacional; Maior conforto para os usuários, através 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 de
modais.





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

IMPLEMENTAÇÃO 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)



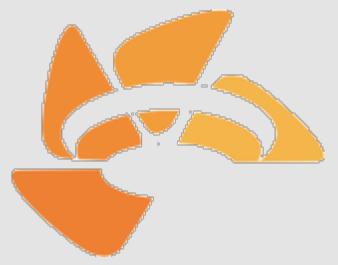


USAR A BICICLETA 2020

- 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 Cicloviário da Região Oceânica



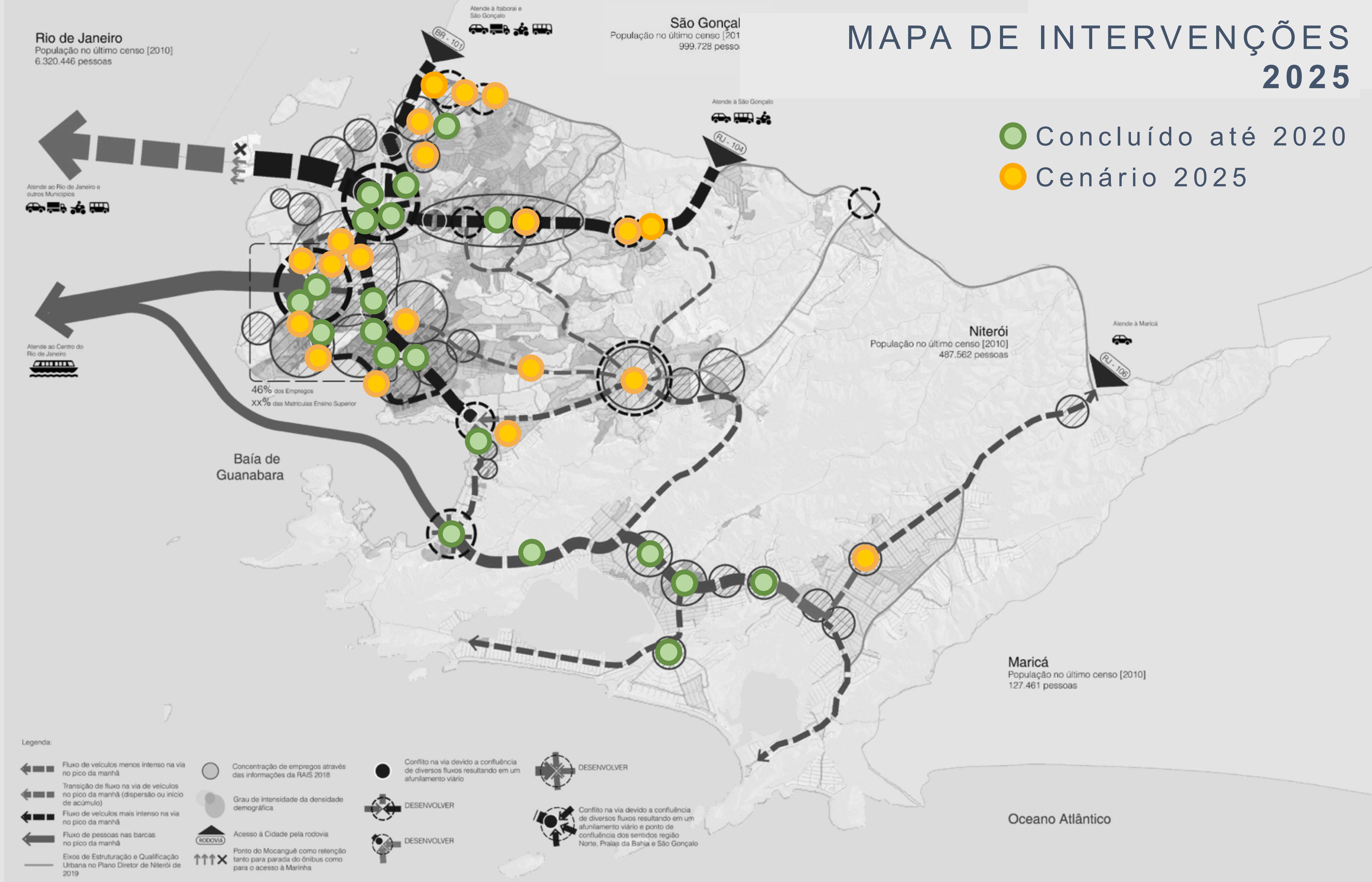
Cenário 2025



MAPA DE INTERVENÇÕES 2025

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

São Gonçal
População no último censo [201
999.728 pessoas]



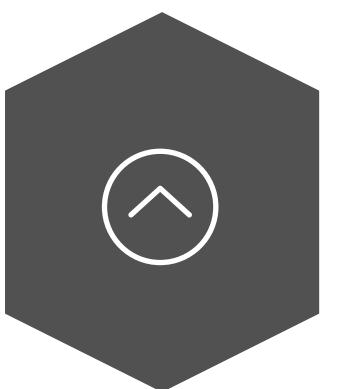


CALÇADAS DO CENTRO

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



\$



? 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 circulação.





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.





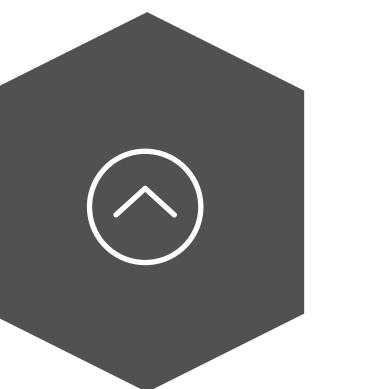


ALARGAMENTO TRECHO NORTE DA R. BENJAMIN CONSTANT

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



? 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.



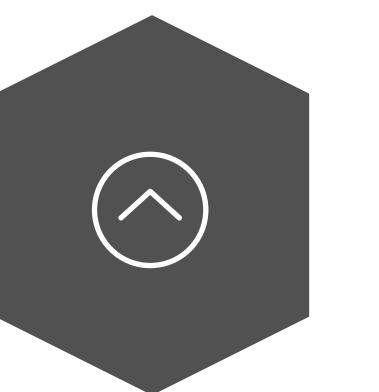


REQUALIFICAÇÃO GENERAL CASTRIOTO

Requalificação e reordenamento viário da
Rua General Castrioto



Barreto



Transportar, Caminhar
e Pedalar



5.000.000



? 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.



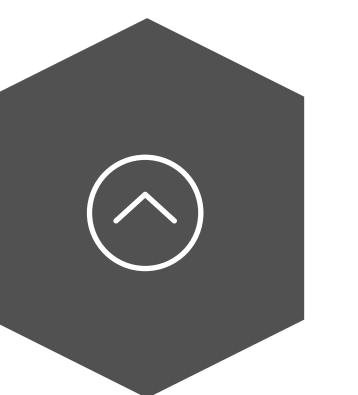


PRAÇA BARRETO

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



Barreto



Mudar



5.000.000



? 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.



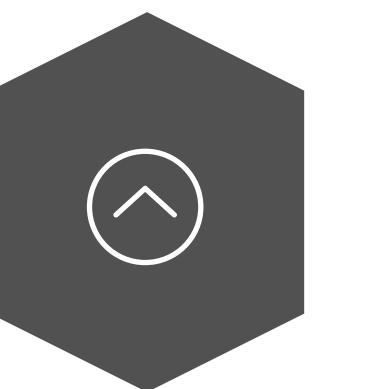


REQUALIFICAÇÃO DA DR. MARCH

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



Barreto



Transportar e
Caminhar



3.500.000



? 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.



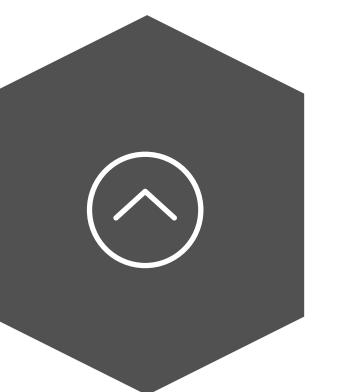


REQUALIFICAÇÃO DA VENDA DA CRUZ

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



Barreto



Mudar



1.500.000



? 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.



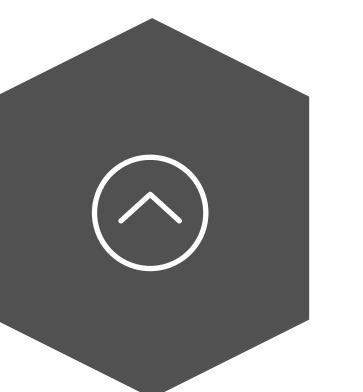


ALARGAMENTO PRAIA DAS FLECHAS

Criação de 3^a 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.





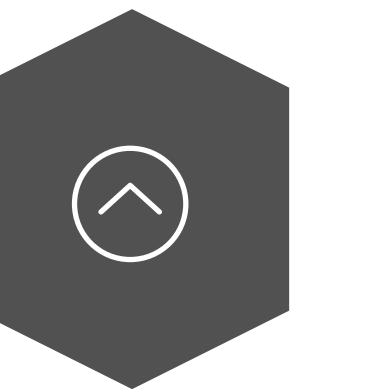


ALARGAMENTO DA R. SÃO SEBASTIÃO

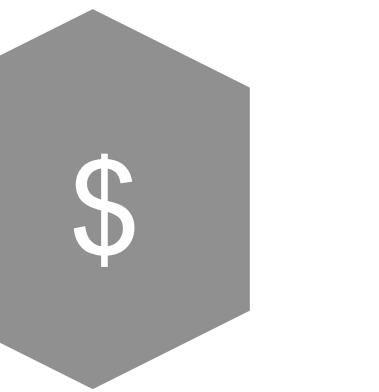
Criação de faixa exclusiva para ônibus –
implantação de ciclovia



Ingá



Transportar, Caminhar
e Pedalar



7.000.000



50 mil
pessoas

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





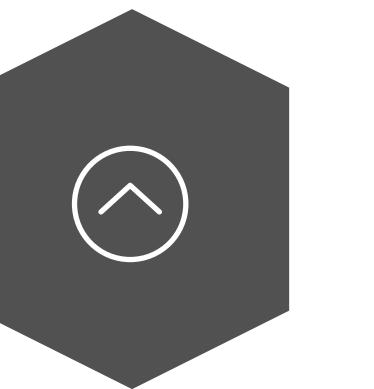
FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS

R. DR. PAULO CESAR

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



Icaraí



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.



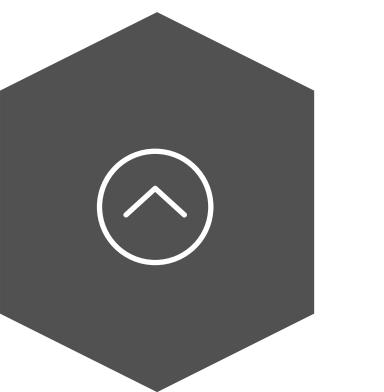


ZONA 30 SÃO FRANCISCO

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.





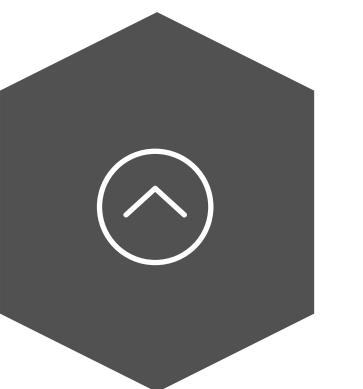


LIGAÇÃO SAPÊ – CARAMUJO

**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



? 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.



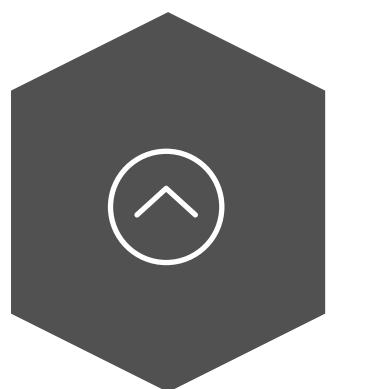


IMPLEMENTAÇÃO TERMINAL CARAMUJO

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



? 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.





TERMINAL İSTASYONU
OTOBÜS TERMINALİ





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



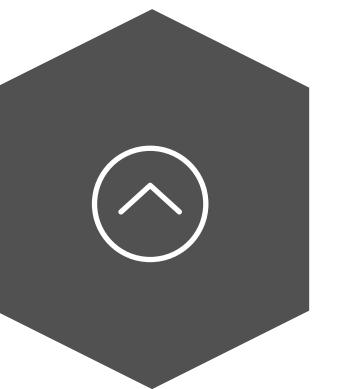


CORREDOR L. DA BATALHA – SANTA ROSA

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



? mil
pessoas

Maior fluidez da circulação viária, especialmente do
transporte coletivo; Implantar novos abrigos de
embarque e desembarque de passageiros; Alterar
geometria da via, quando possível, para implantação
de baias e outras soluções de segurança viária.



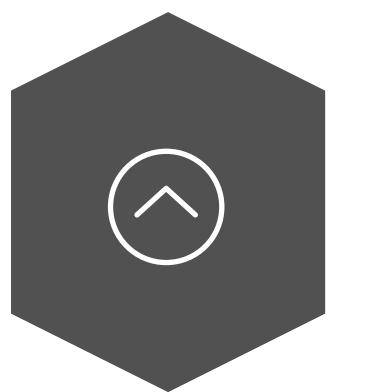


ALARGAMENTO DA AV. CENTRAL

Requalificação urbana e ampliação da capacidade viária – implantação de ciclovia



Maravista



Transportar, Caminhar
e Pedalar

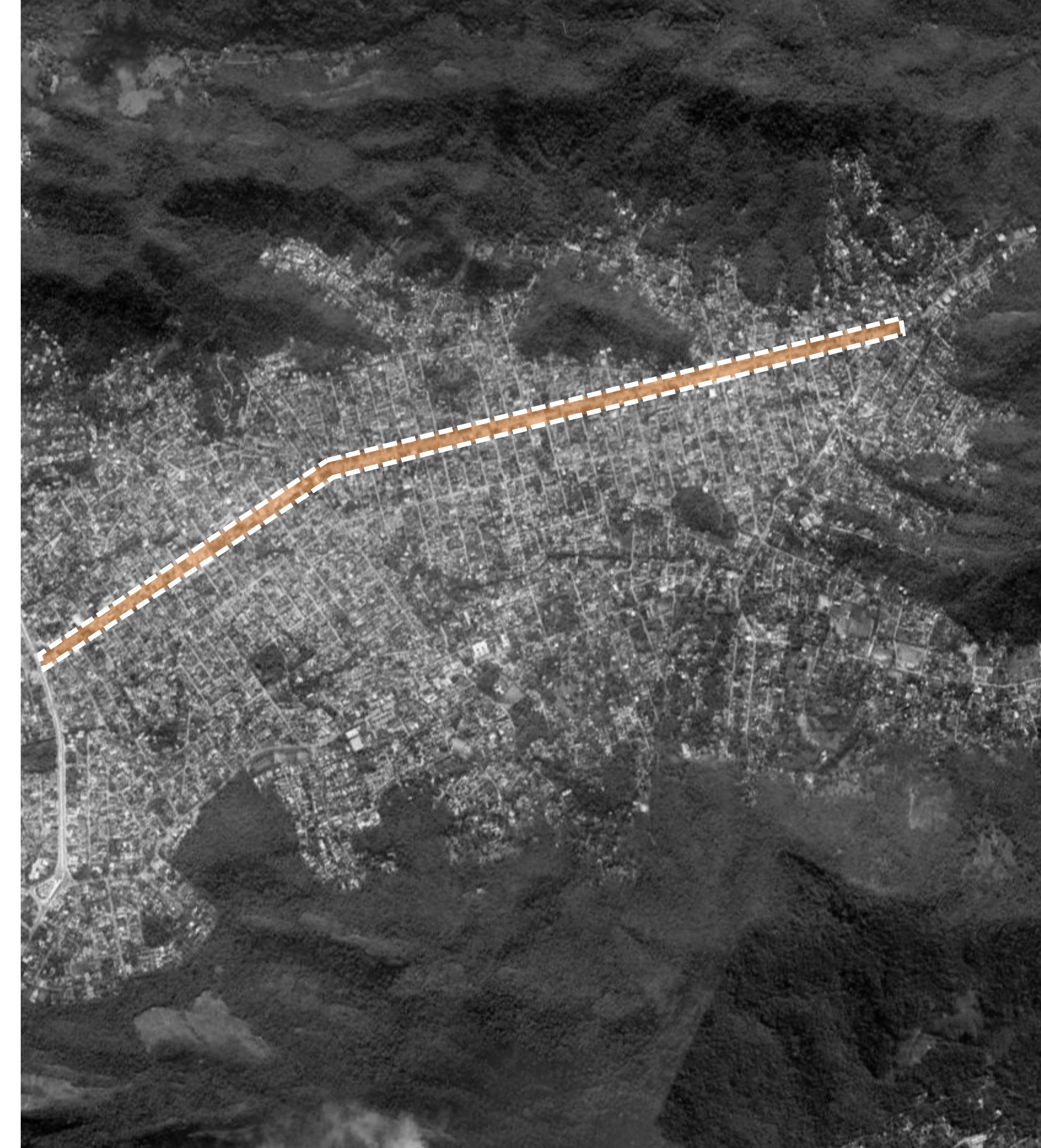


10.000.000



? mil
pessoas

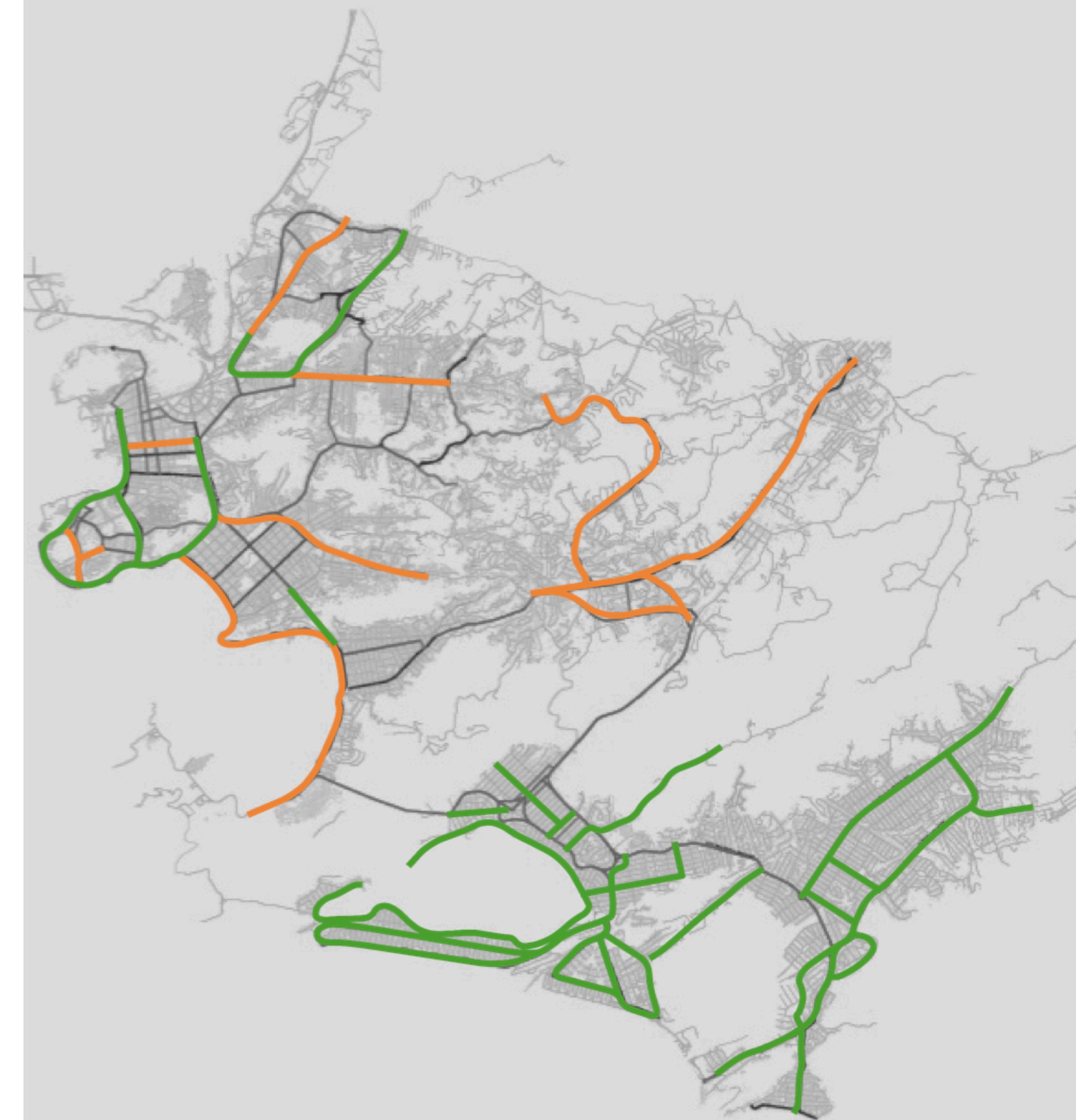
Reordenar fluxos viários; Implantar ciclovia, nova arborização e sinalização; Reduzir emissão do GEE; Introduzir novo tratamento paisagístico em calçadas e espaços públicos residuais.





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

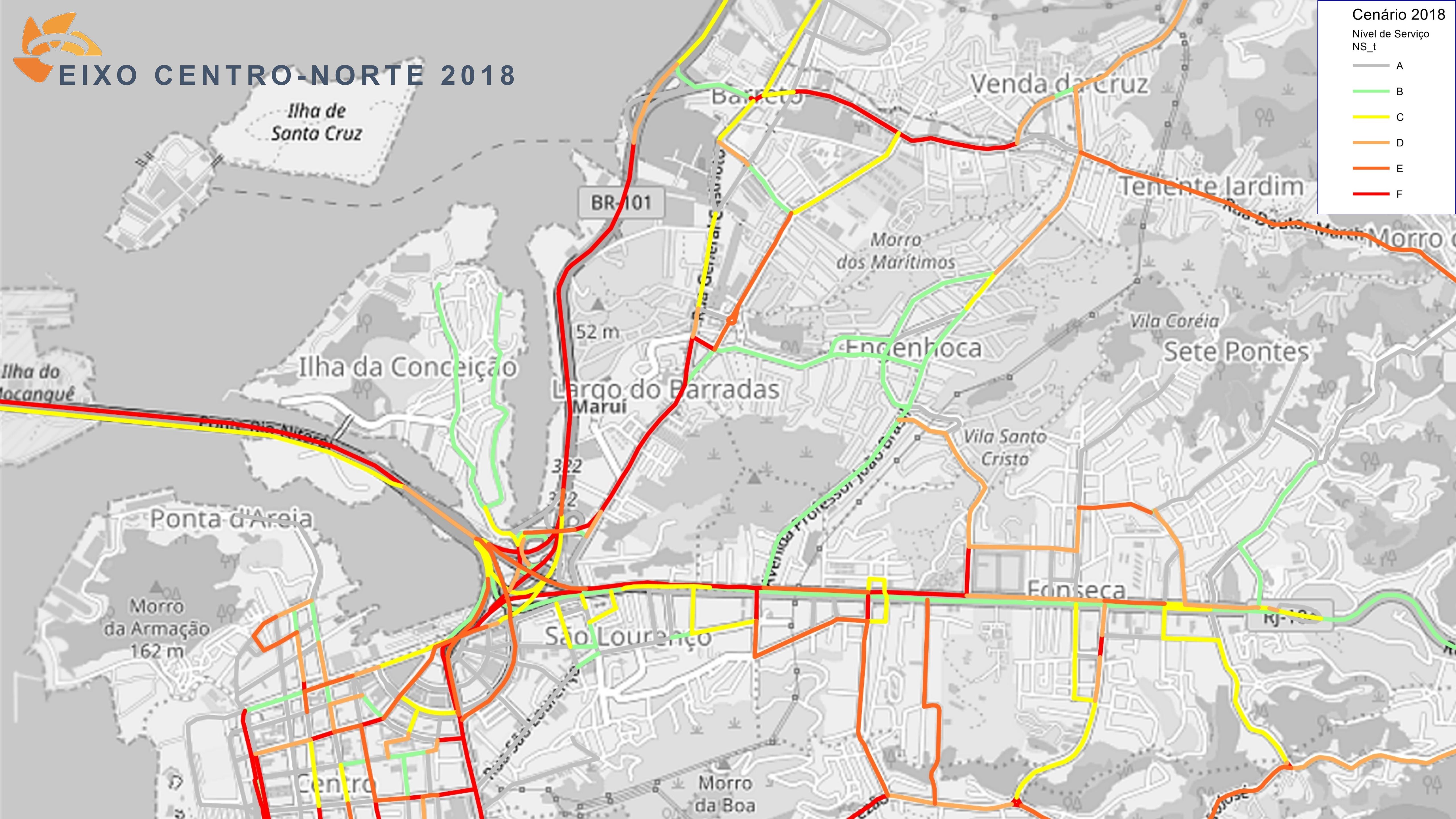
- Requalificação urbana do Centro
- VLT de Niterói
- Corredor BHLS Pendotiba
- Túnel do Cantagalo
- Túnel da Rua Cinco de Julho
- DOTS - Norte
- DOTS – Oceânica
- Linhas Barcas (Praça Arariboia - Botafogo)
- Metrô Arariboia – Praça XV
- Requalificação Urbana dos demais Eixos de Estruturação da Mobilidade



Resultados



EIXO CENTRO-NORTE 2018



Cenário 2018

Nível de Serviço
NS_t

A

B

C

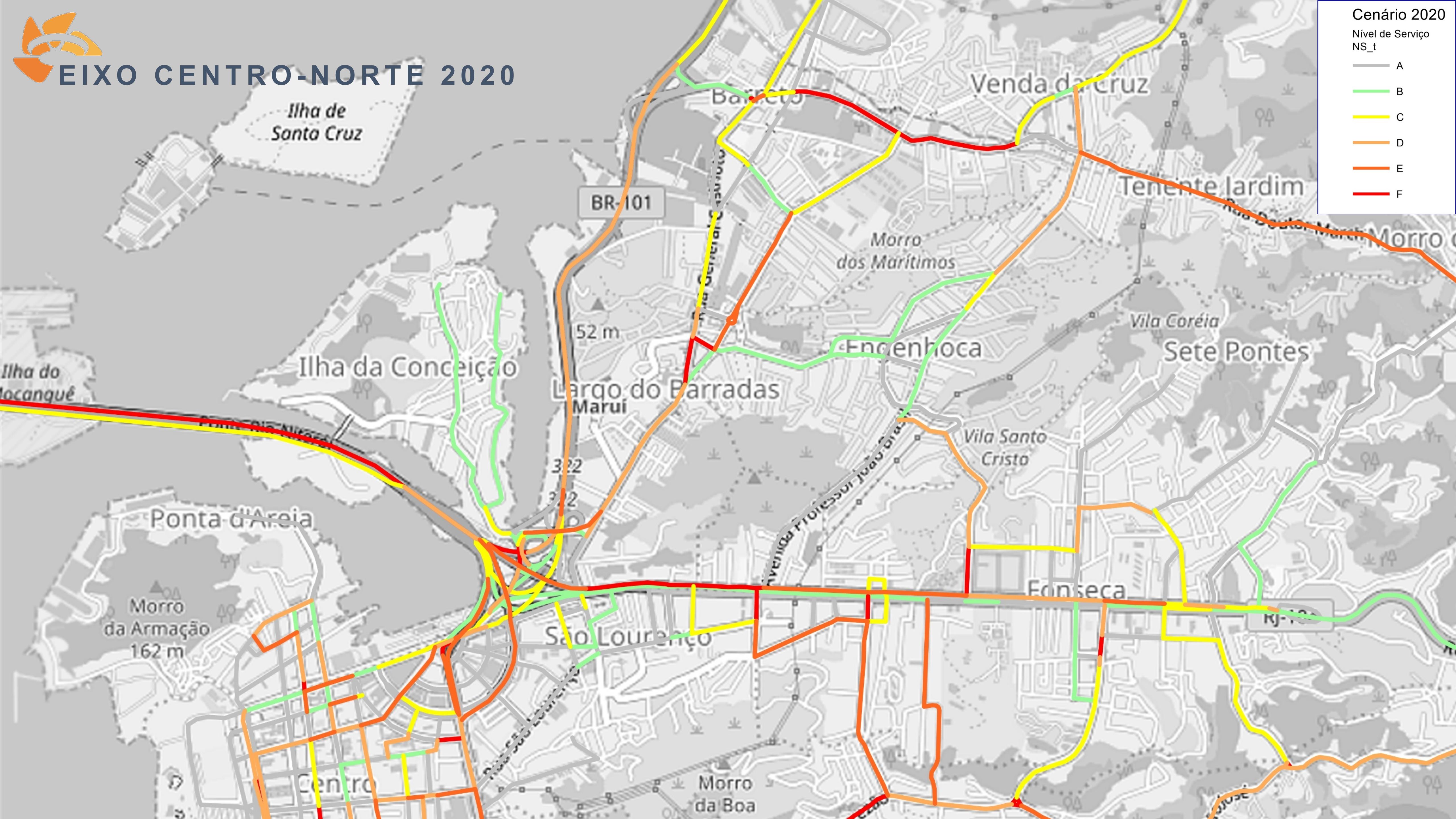
D

E

F



EIXO CENTRO-NORTE 2020



Cenário 2020

Nível de Serviço
NS_t

A

B

C

D

E

F



EIXO CENTRO-NORTE 2025

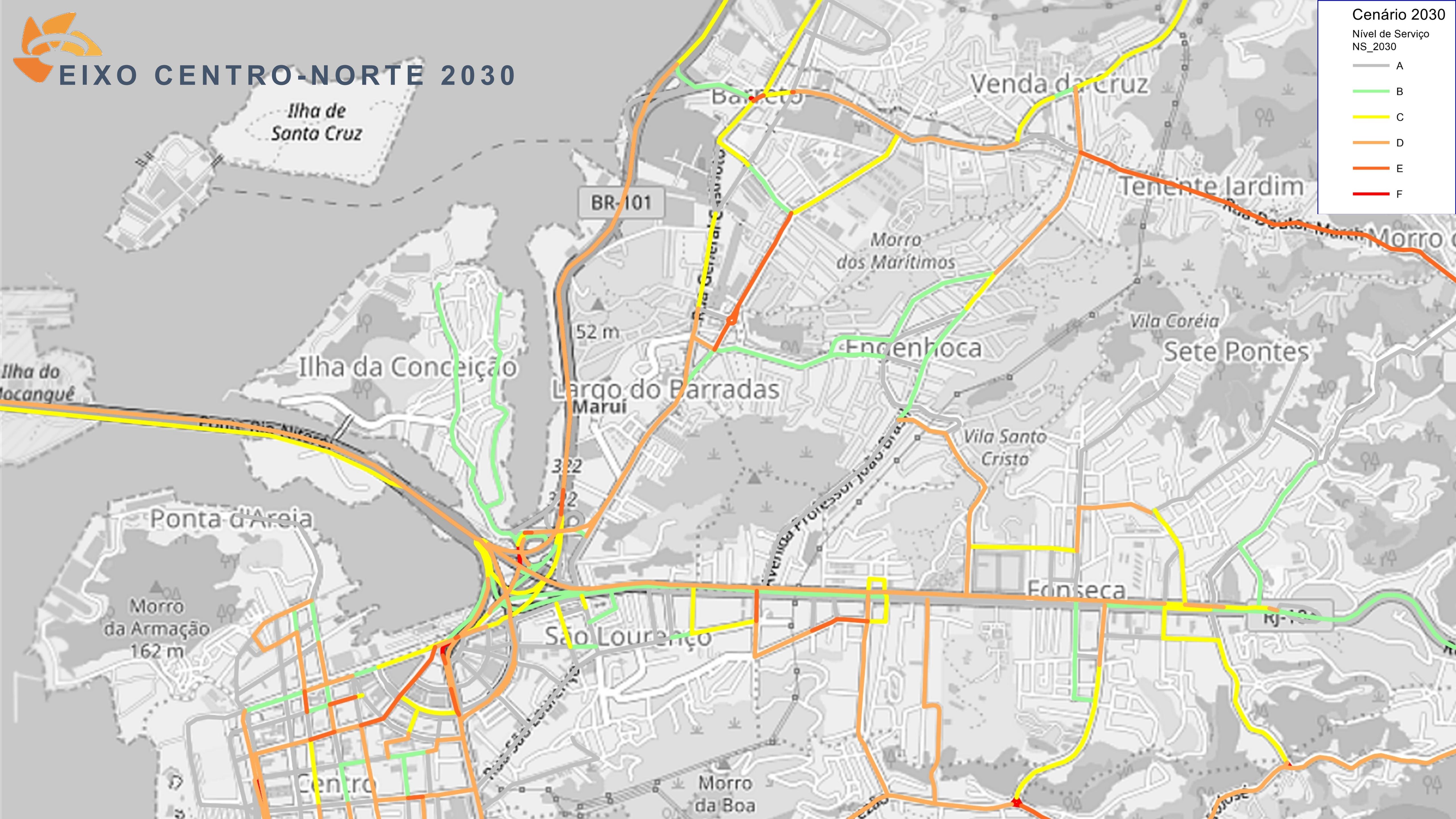
Cenário 2025

Nível de Serviço
Ns 2025

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



EIXO CENTRO-NORTE 2030



Cenário 2030

Nível de Serviço
NS_2030

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



BR-101

EIXO CENTRO LESTE METROPOLITANO 2018

Tenente Jardim

dos Marítimos

Morro do Castro

52 m

Largo do Barradas
Marui

322

São Lourenço

Morro
da Boa
Vista

Pé Pequeno

Vila Coreia

Sete Pontes

Fonseca

RJ-100

RJ-12

RJ-104

Caramujo

Sapê

Morro

Cenário 2018

Nível de Serviço
NS_t

A

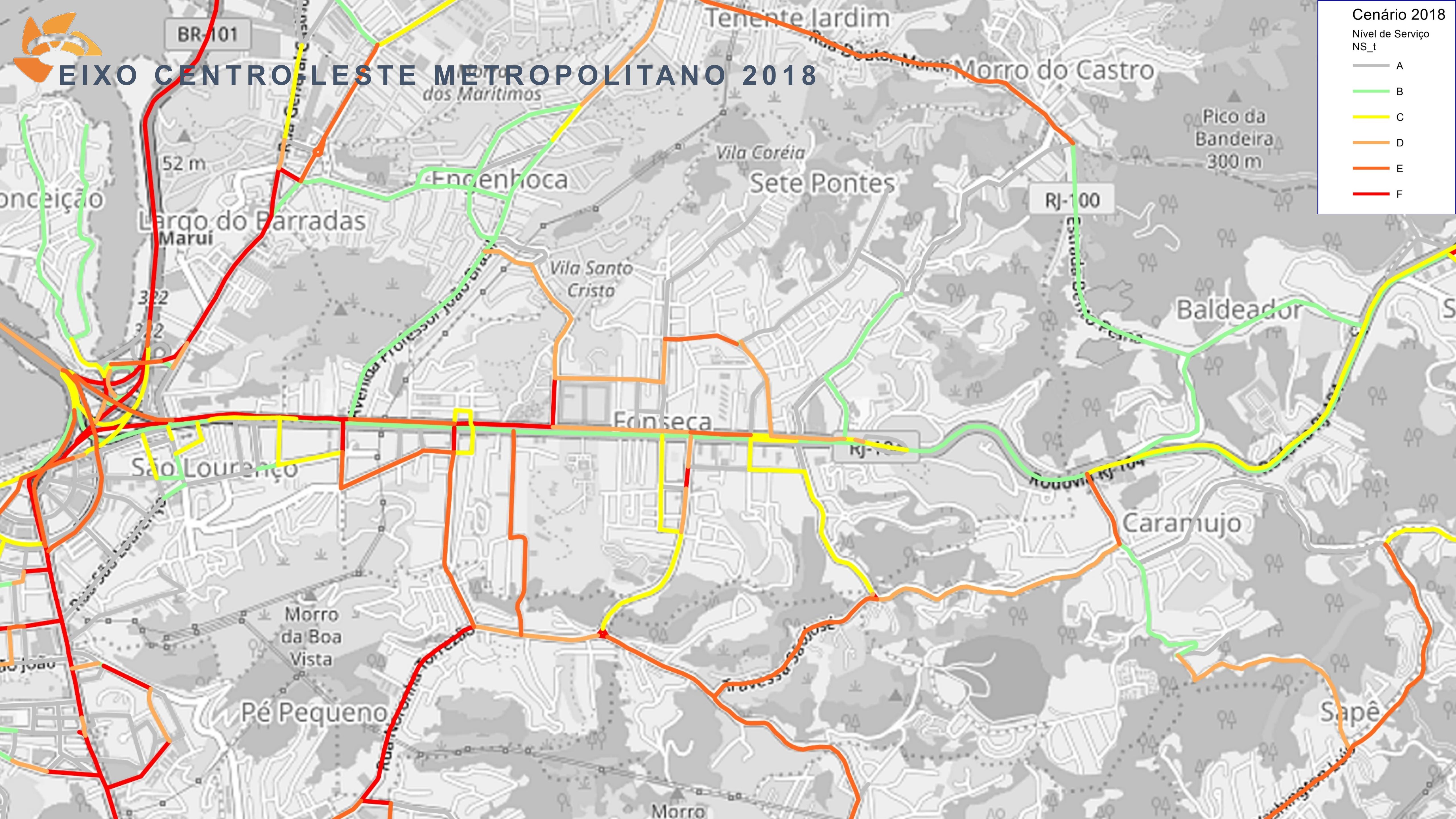
B

C

D

E

F





BR-101

EIXO CENTRO LESTE METROPOLITANO 2020

Cenário 2020

Nível de Serviço

NS_t

A

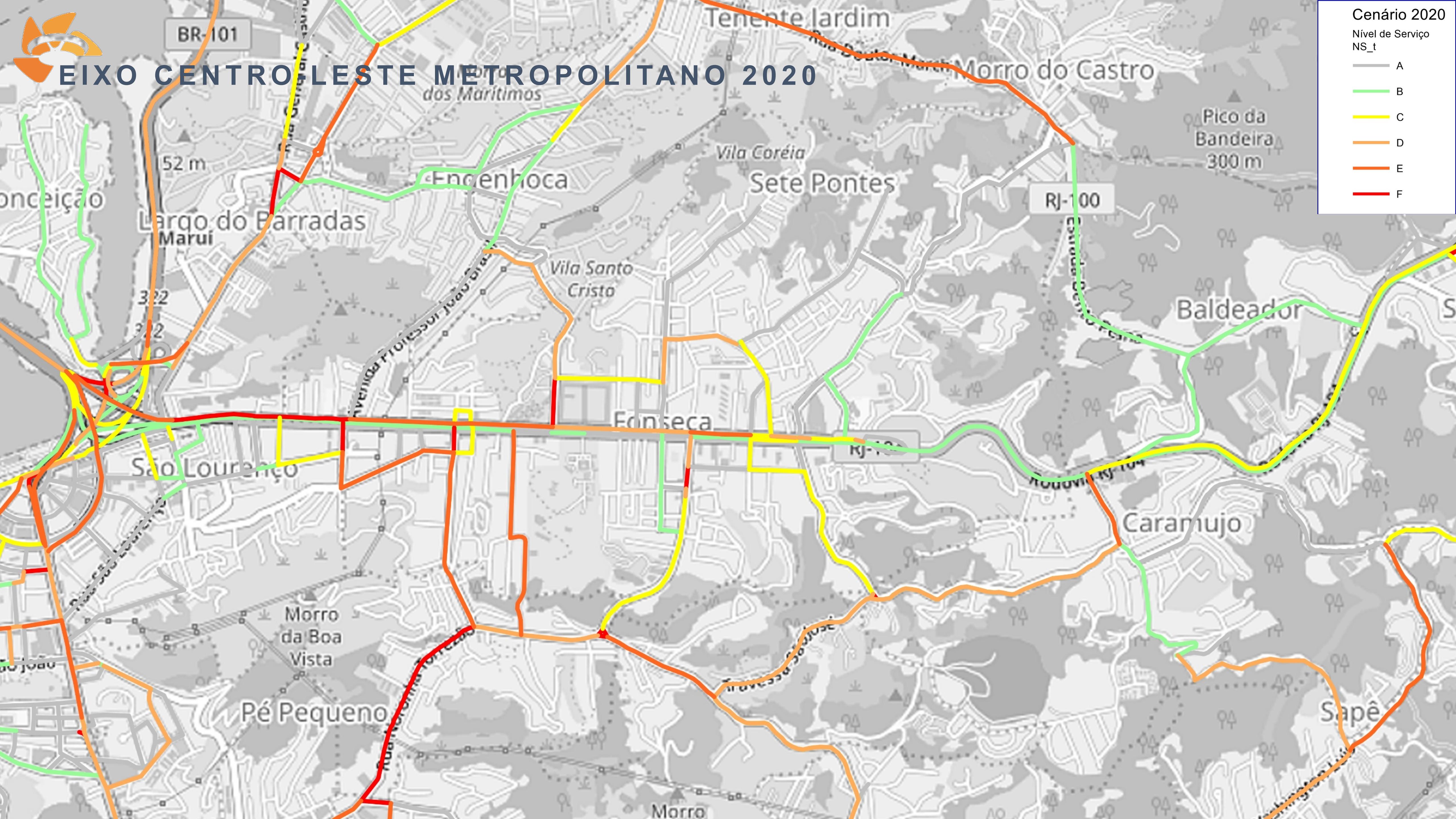
B

C

D

E

F





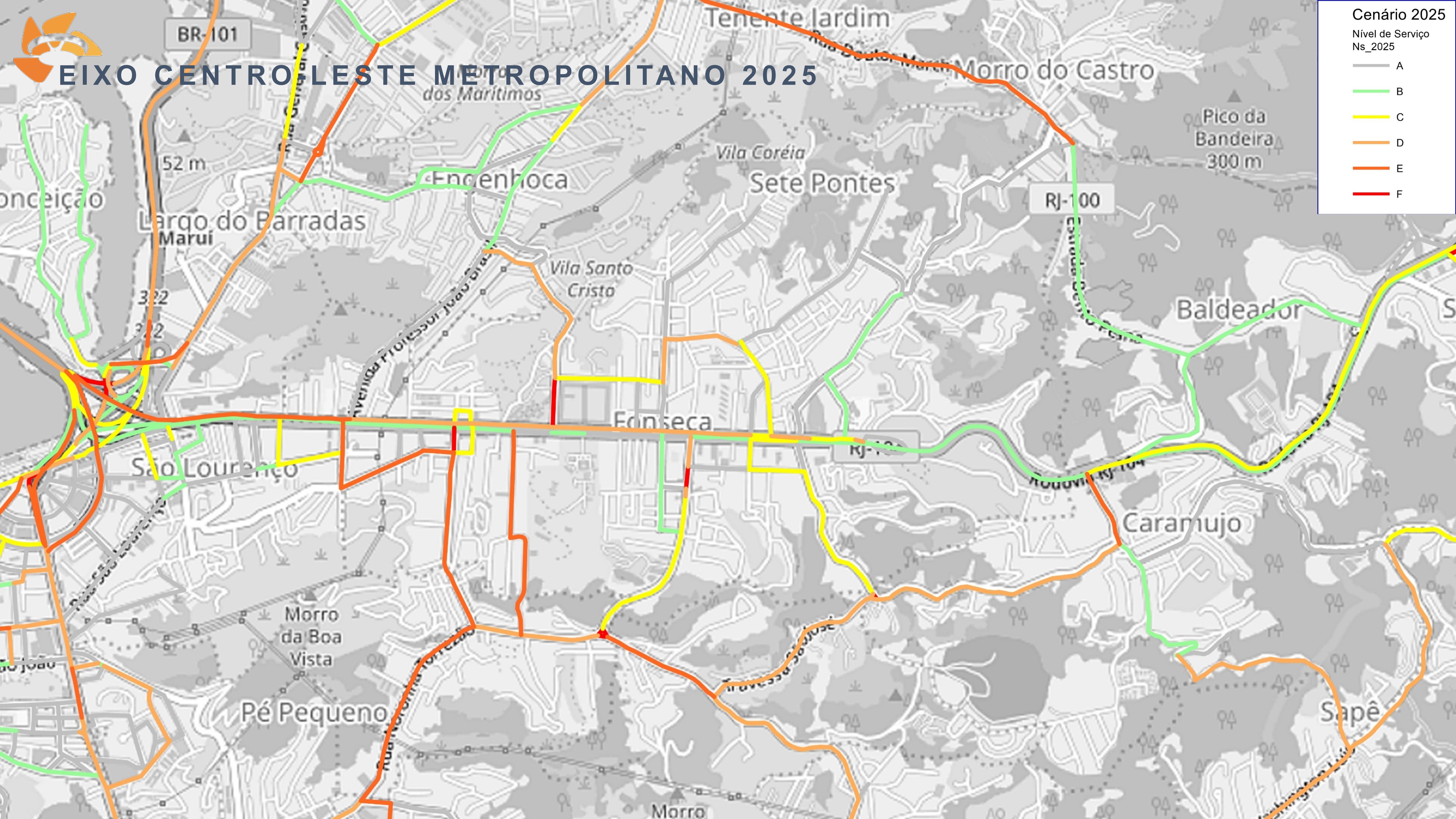
BR-101

EIXO CENTRO LESTE METROPOLITANO 2025

Cenário 2025

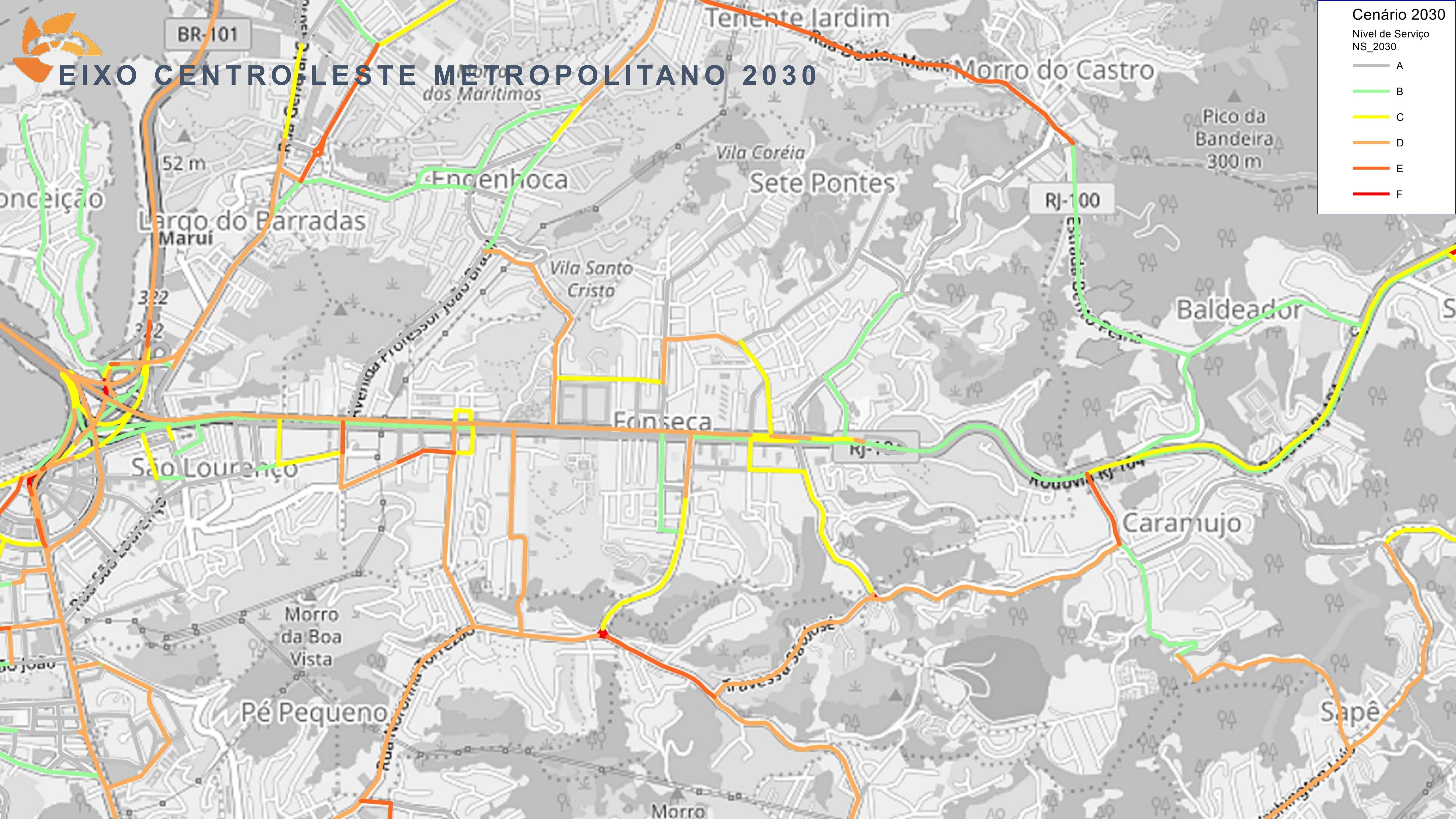
Nível de Serviço
Ns_2025

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



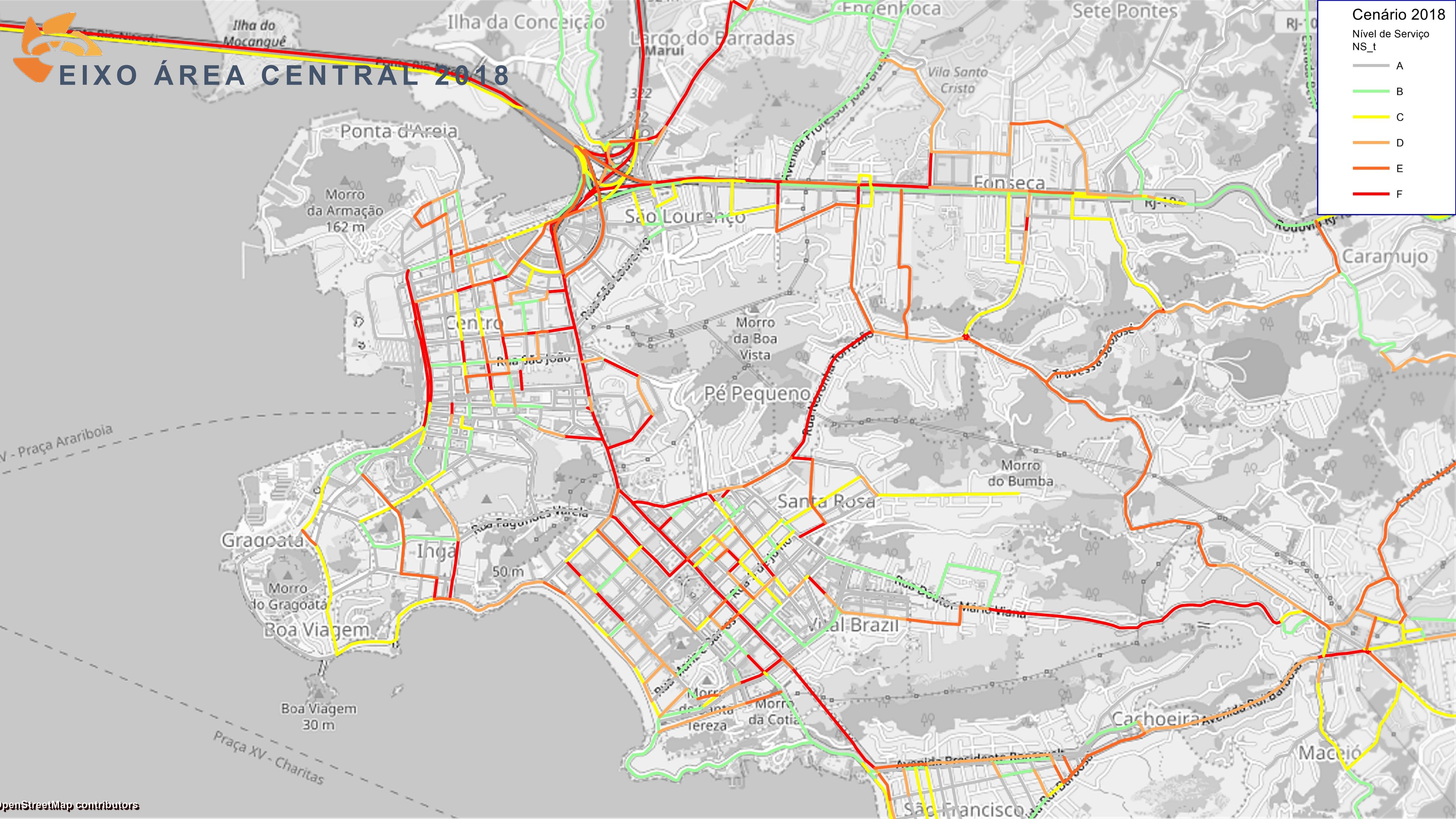


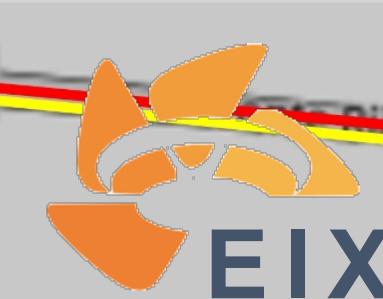
EIXO CENTRO LESTE METROPOLITANO 2030





EIXO ÁREA CENTRAL 2018





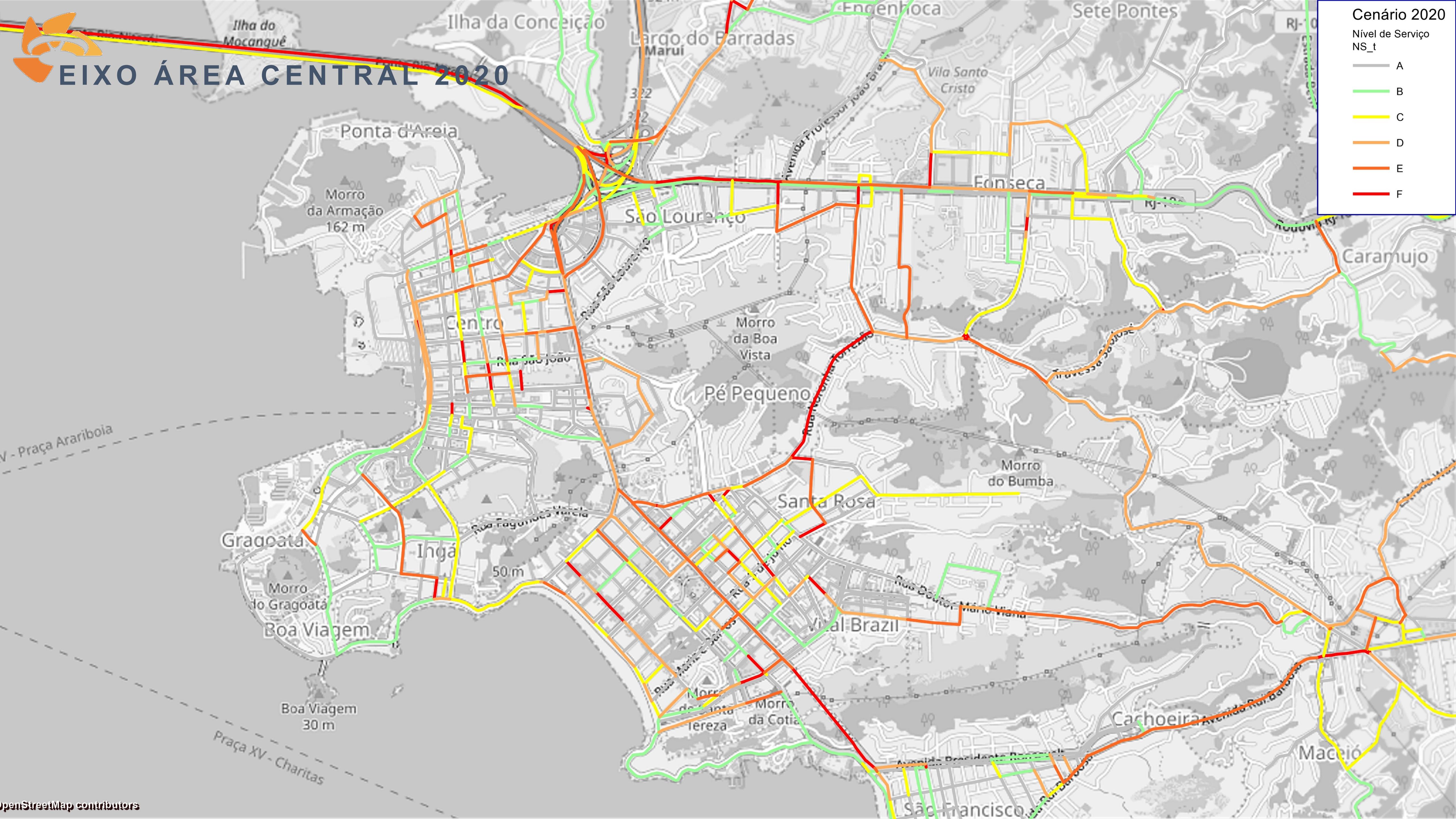
EIXO ÁREA CENTRAL 2020

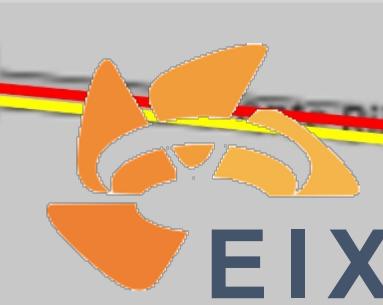
Cenário 2020

Nível de Serviço

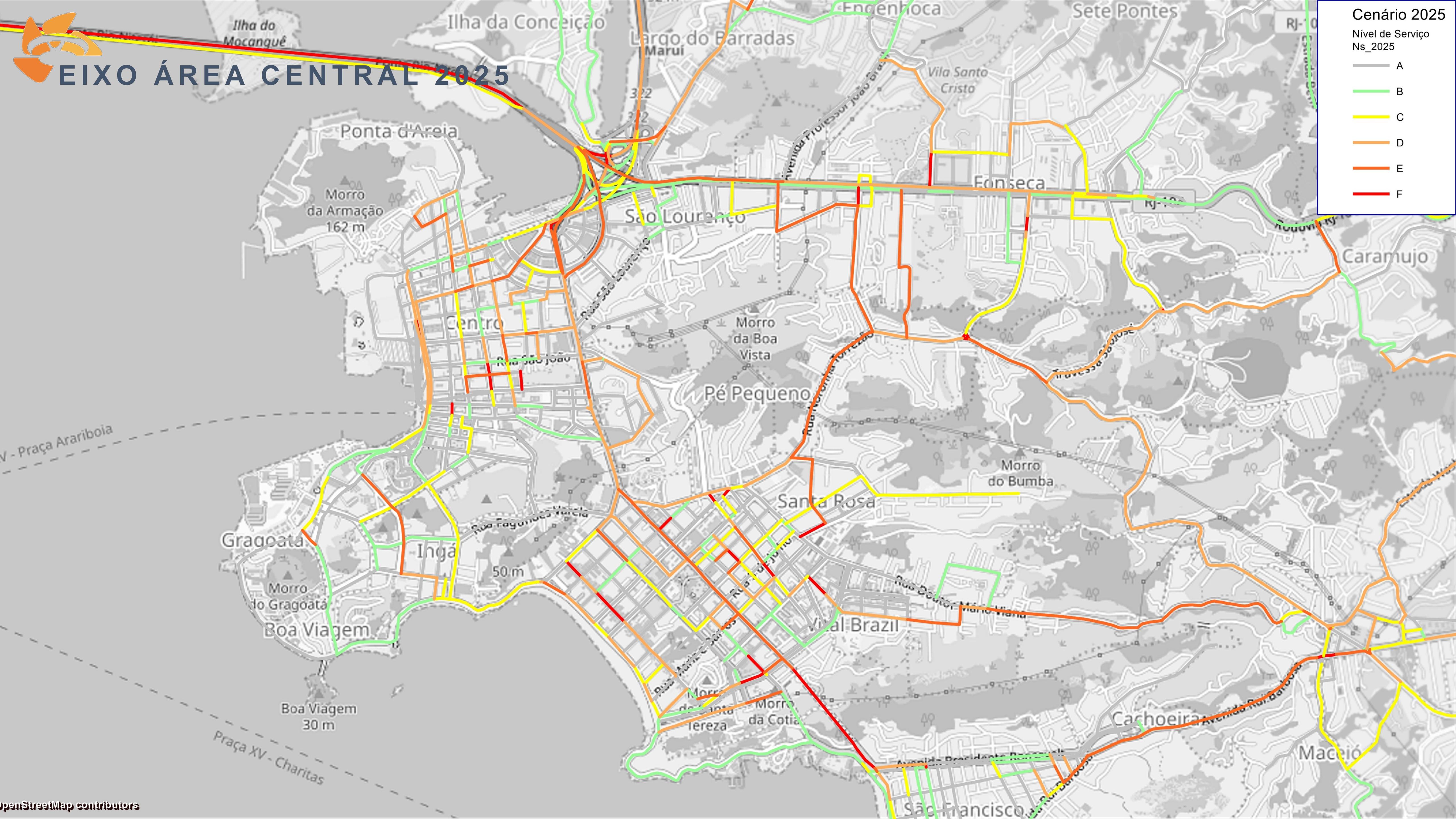
NS_t

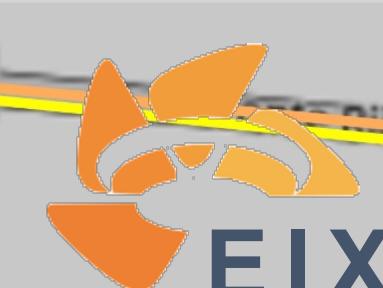
- A
 - B
 - C
 - D
 - E
 - F



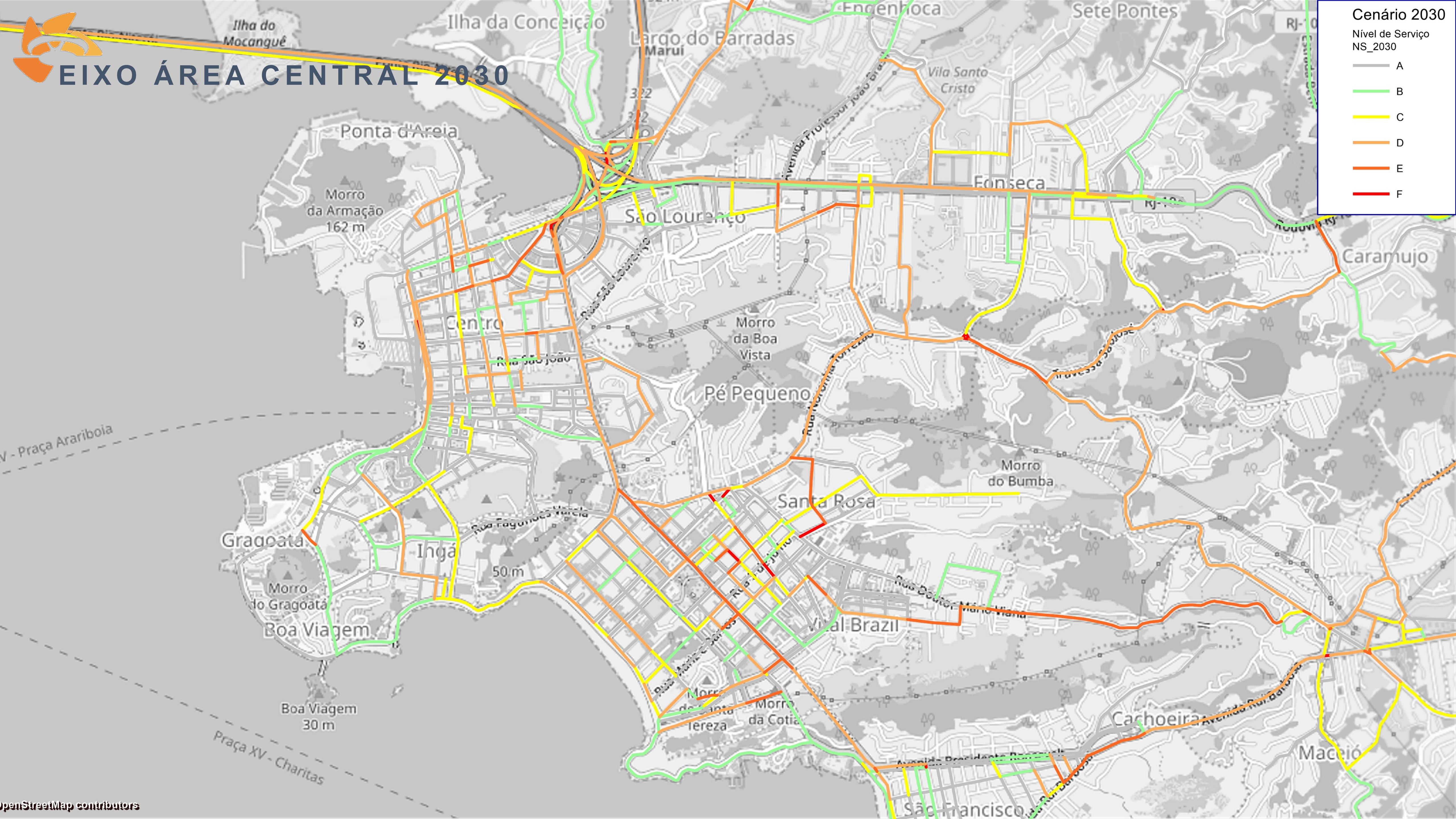


EIXO ÁREA CENTRAL 2025





EIXO ÁREA CENTRAL 2030





EIXO SUL-OCEÂNICO 2018

Cenário 2018

Nível de Serviço
NS_t

A

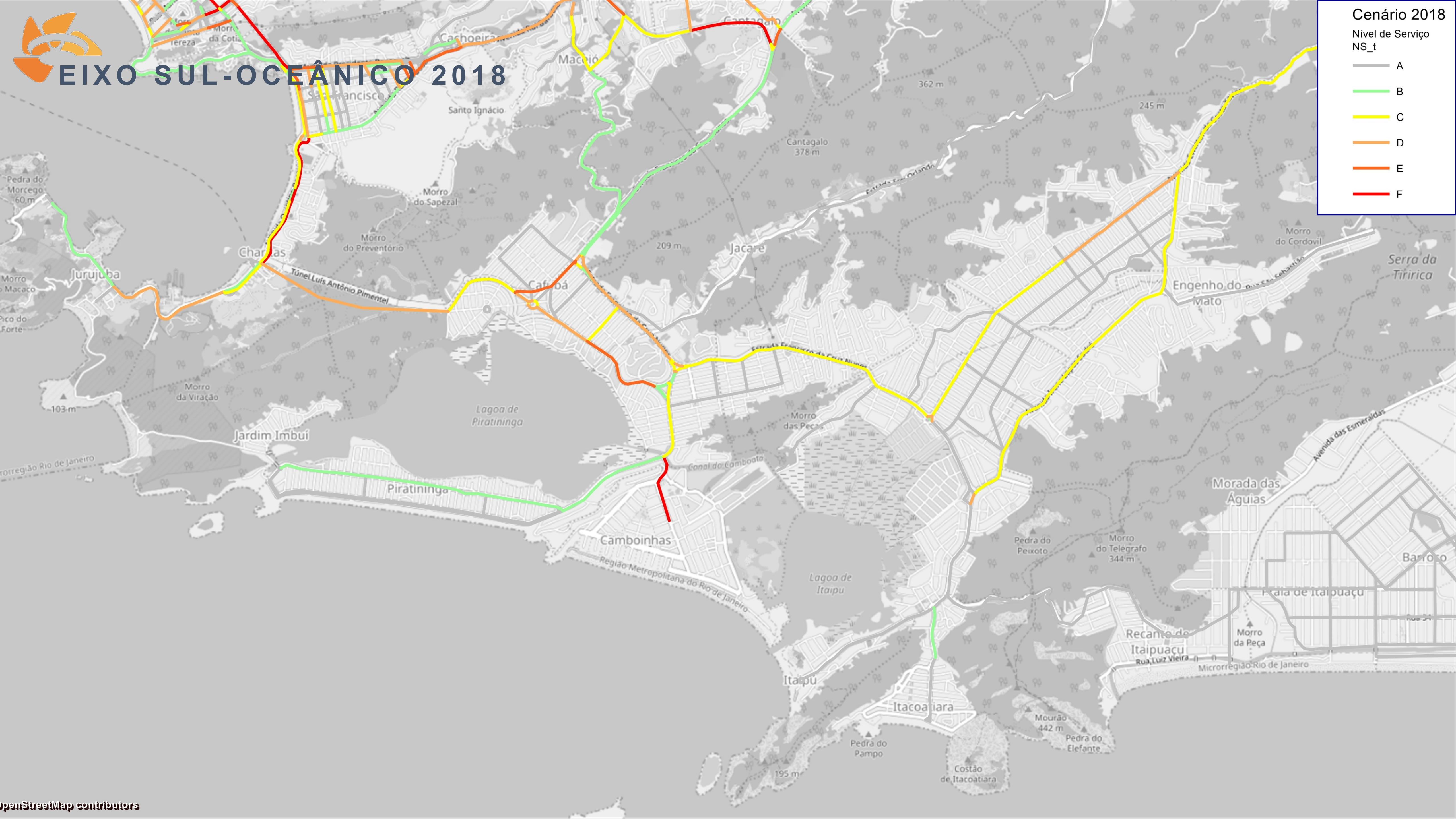
B

C

D

E

F





EIXO SUL-OCEÂNICO 2020

Cenário 2020

Nível de Serviço
NS_t

A

B

C

D

E

F



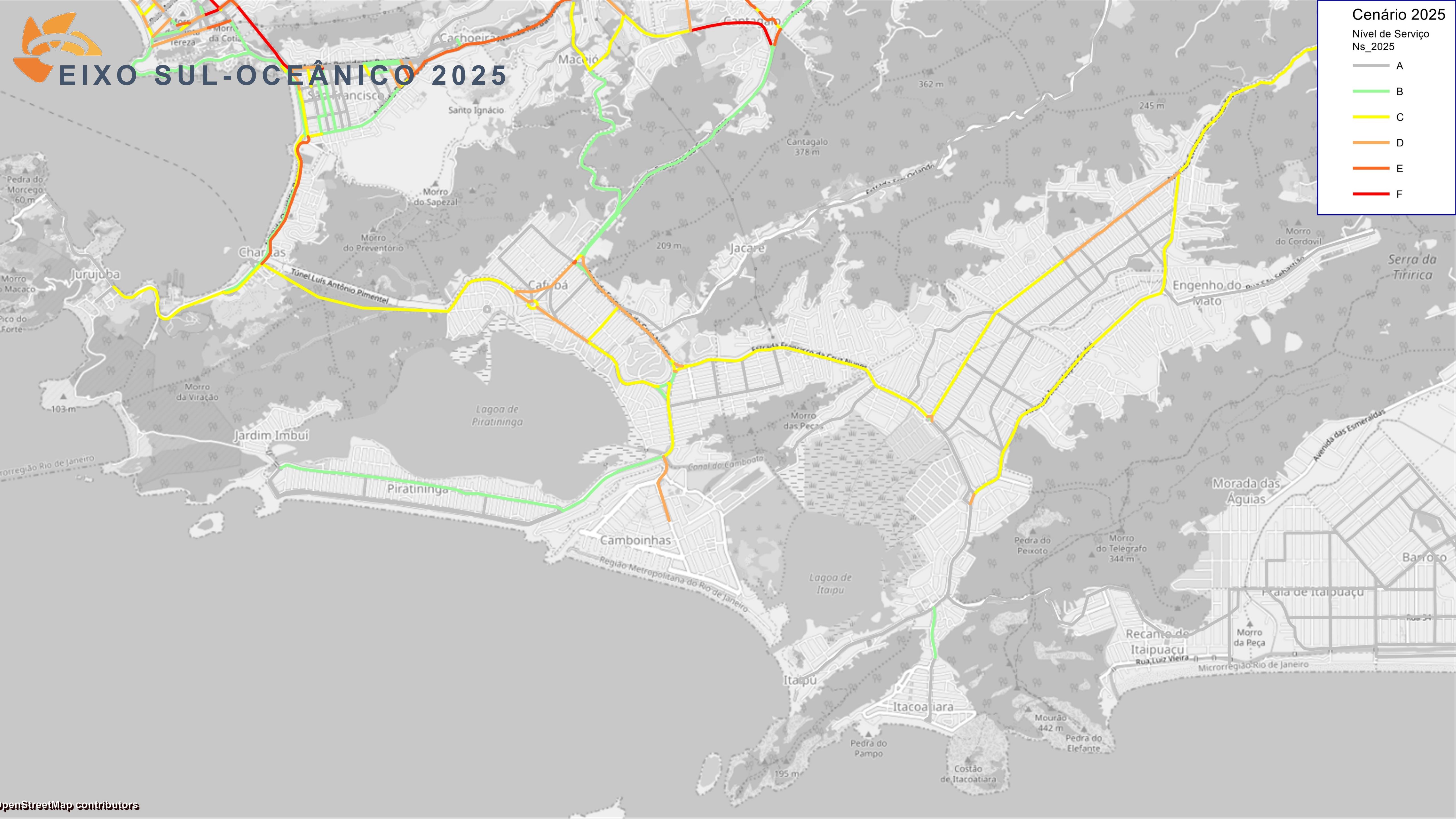


EIXO SUL-OCEÂNICO 2025

Cenário 2025

Nível de Serviço
Ns_2025

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



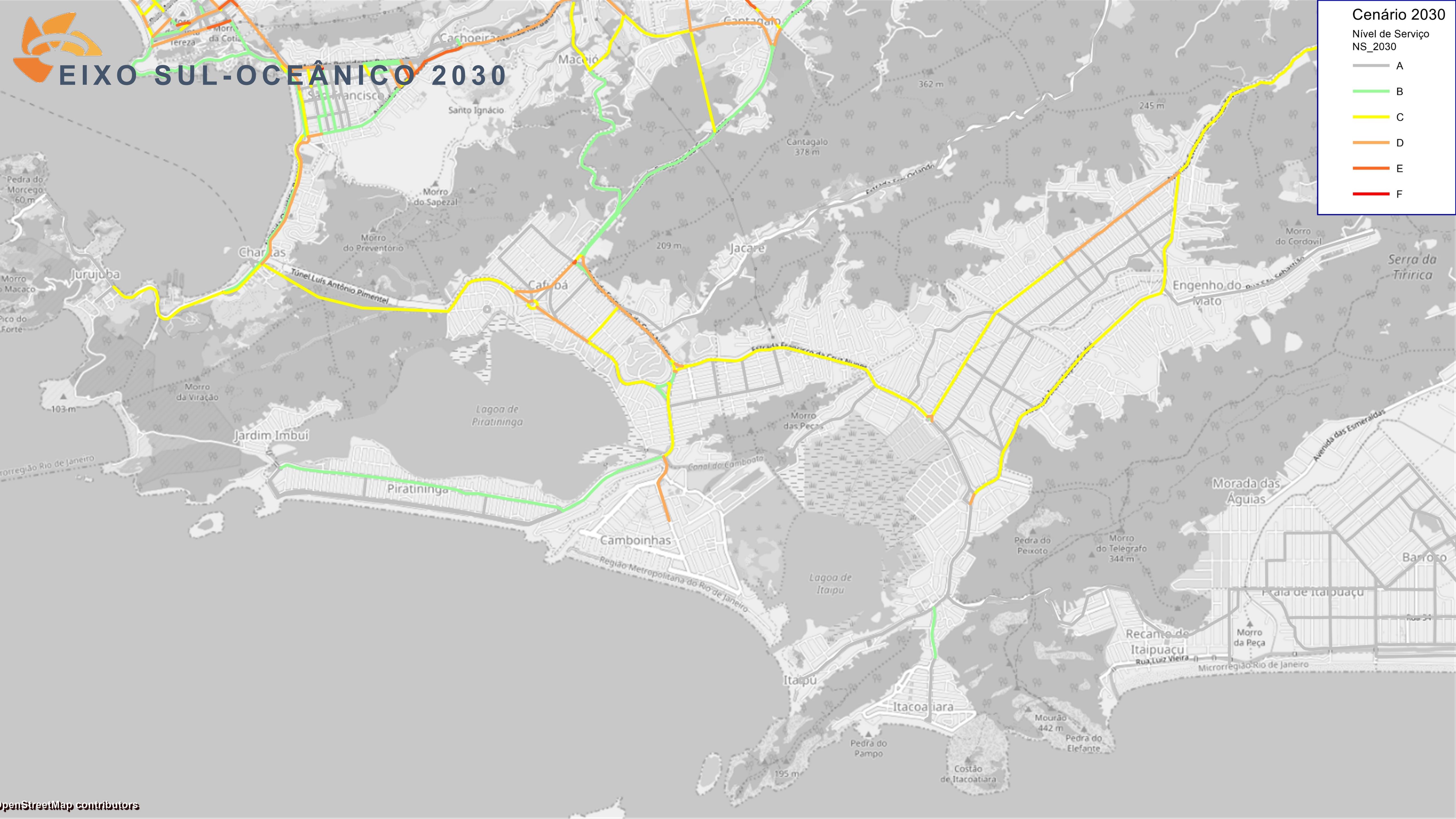


EIXO SUL-OCEÂNICO 2030

Cenário 2030

Nível de Serviço
NS_2030

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



Cenário 2018

Nível de Serviço
NS_t

A

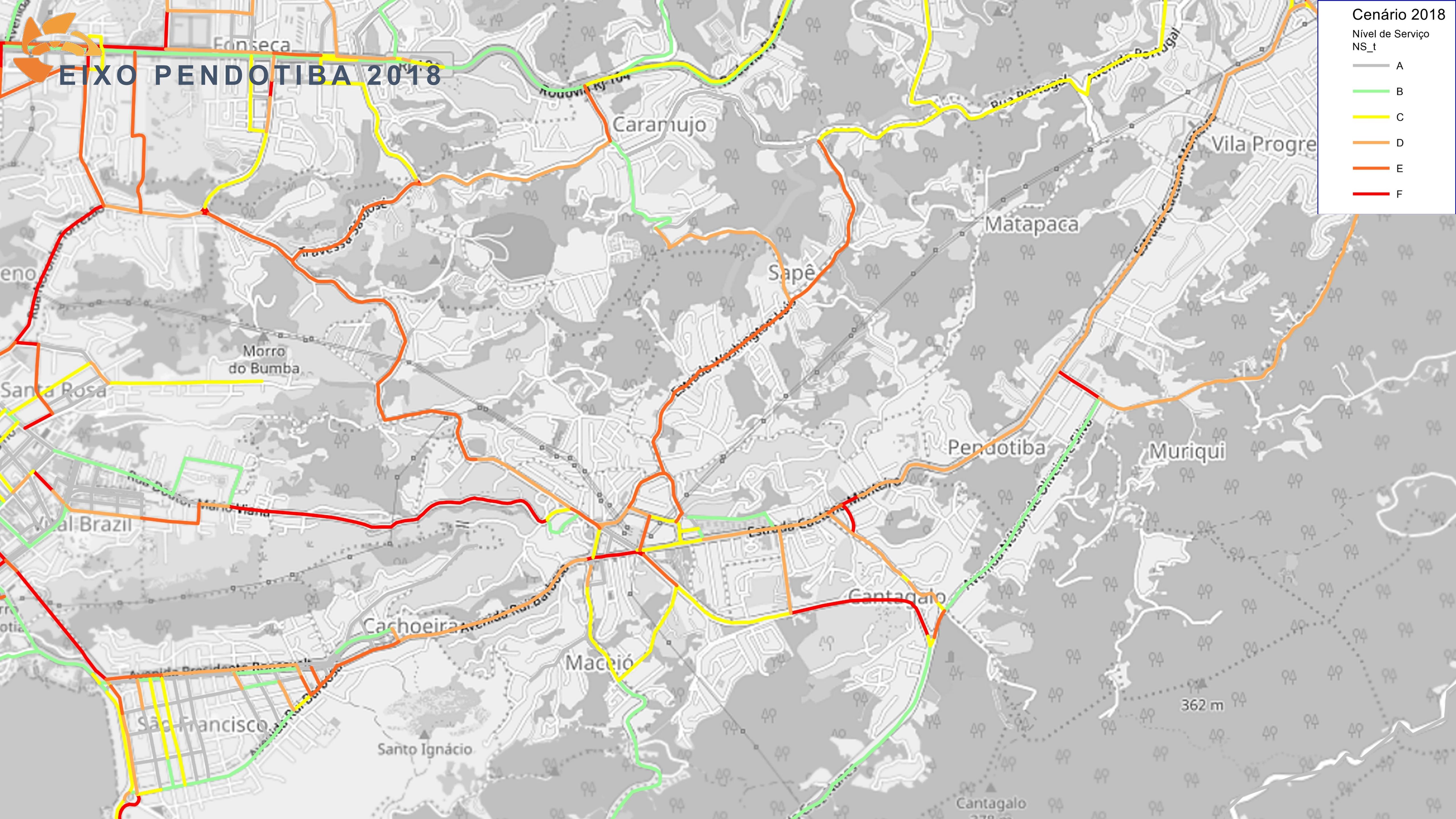
B

C

D

E

F



Cenário 2020

Nível de Serviço
NS_t

A

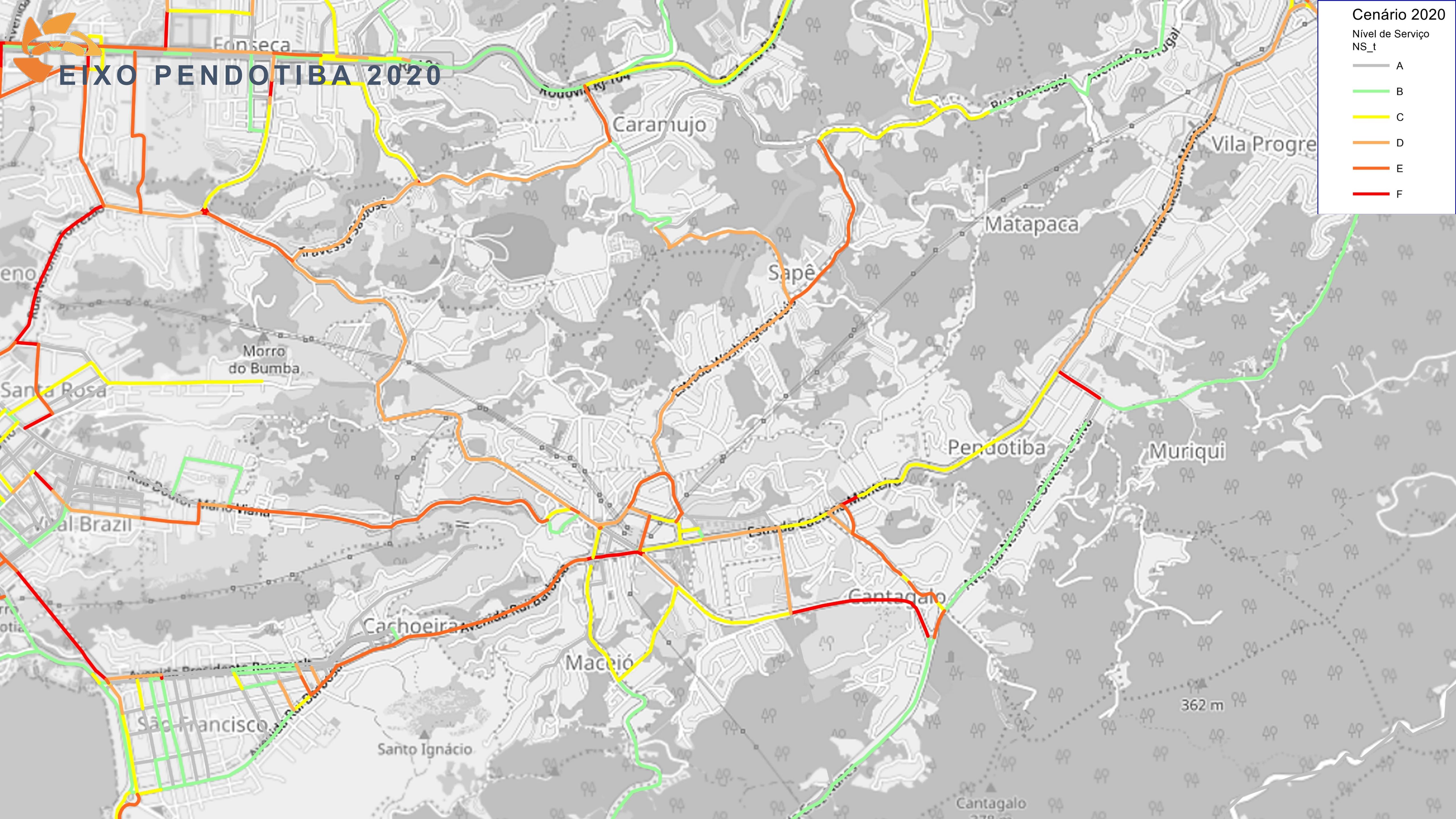
B

C

D

E

F



Cenário 2025

Nível de Serviço
Ns_2025

A

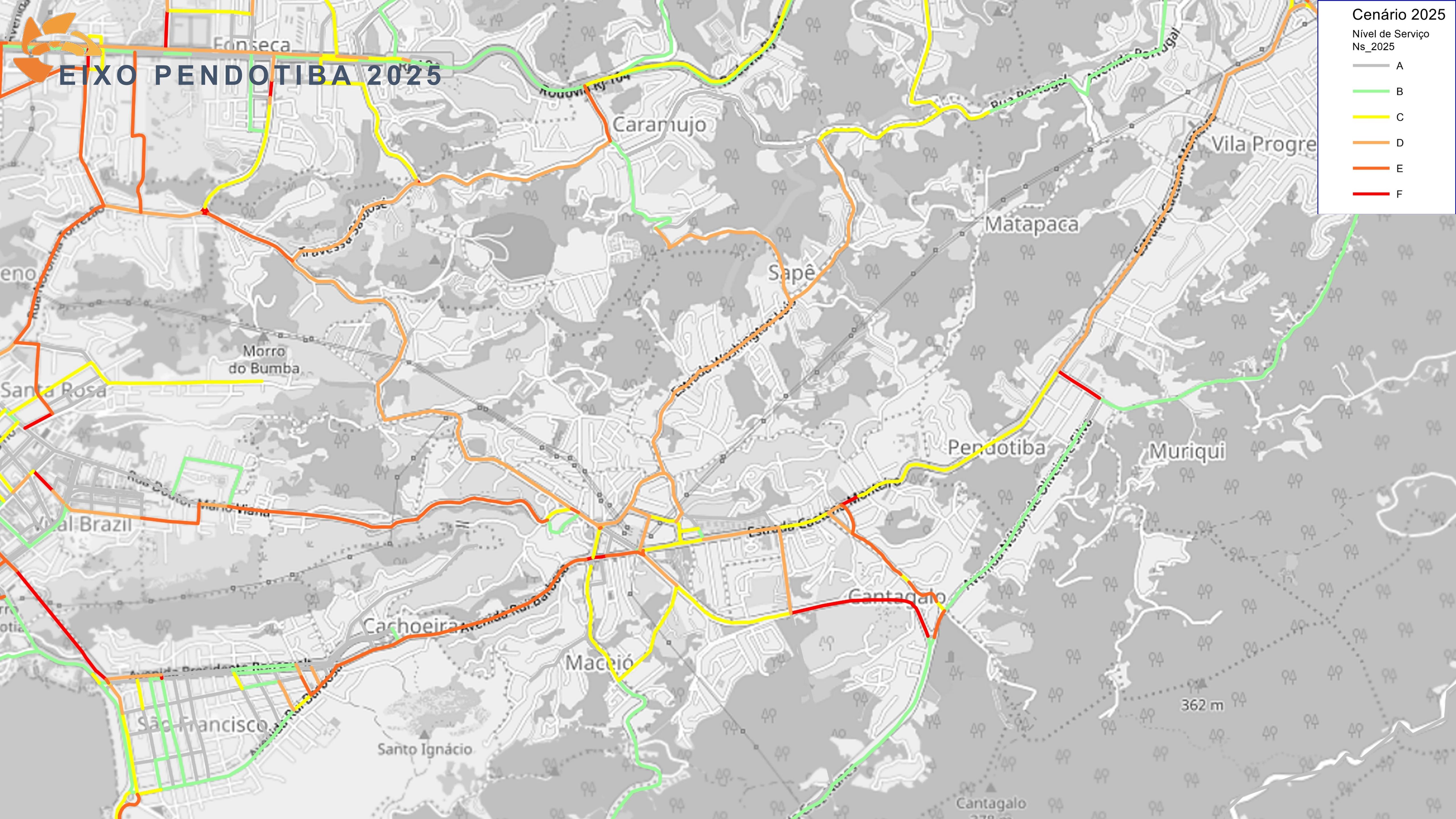
B

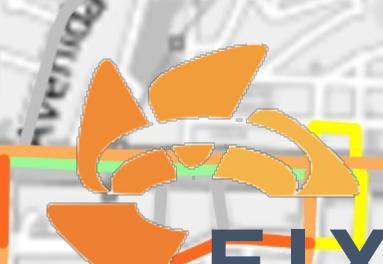
C

D

E

F





EIXO PENDOTIBA 2030

Cenário 2030

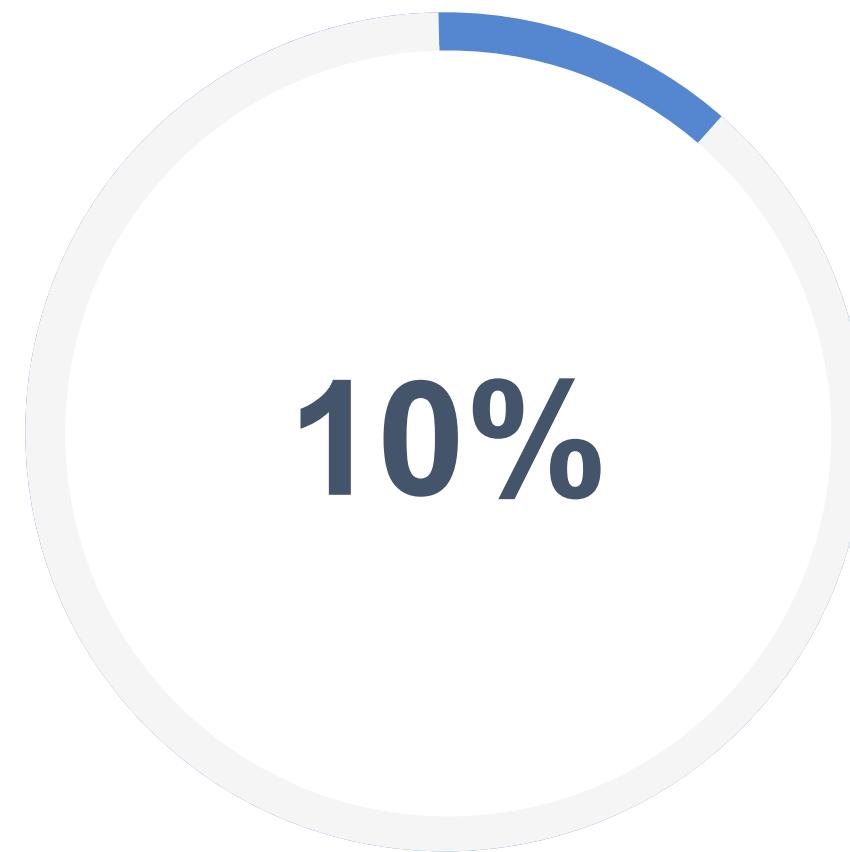
Nível de Serviço
NS 2030

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

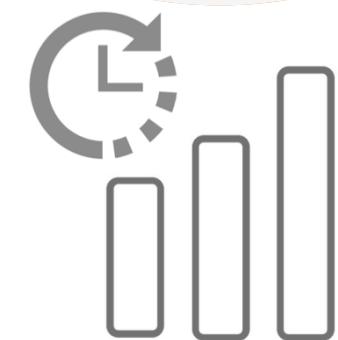
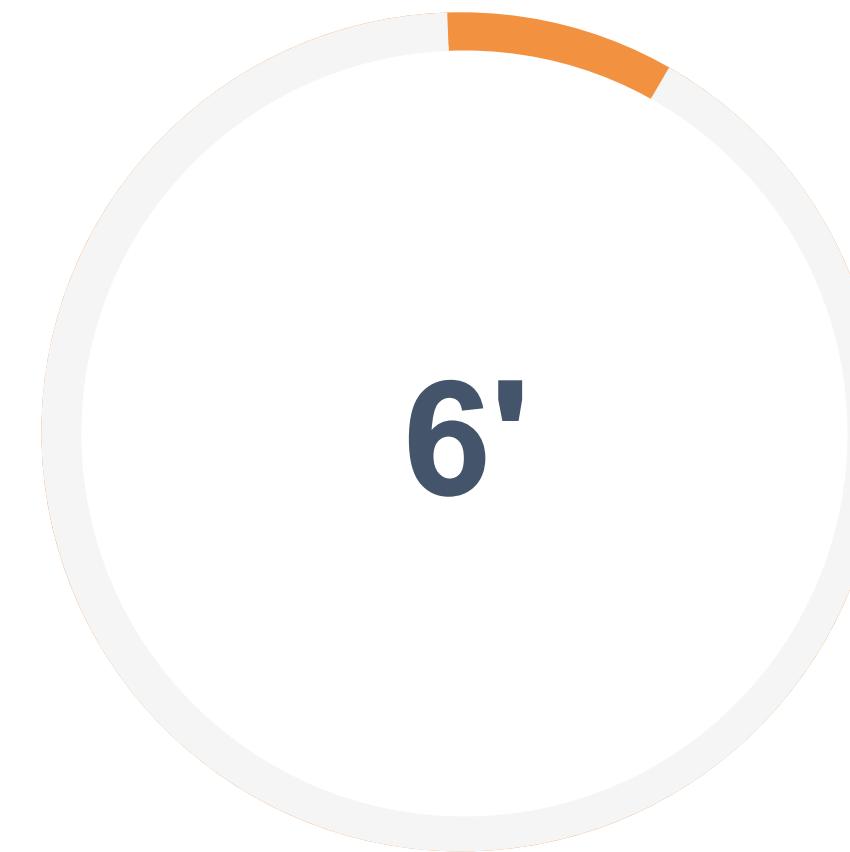


Benefícios PMUS 2020

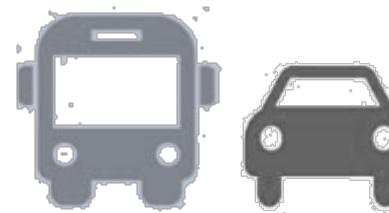
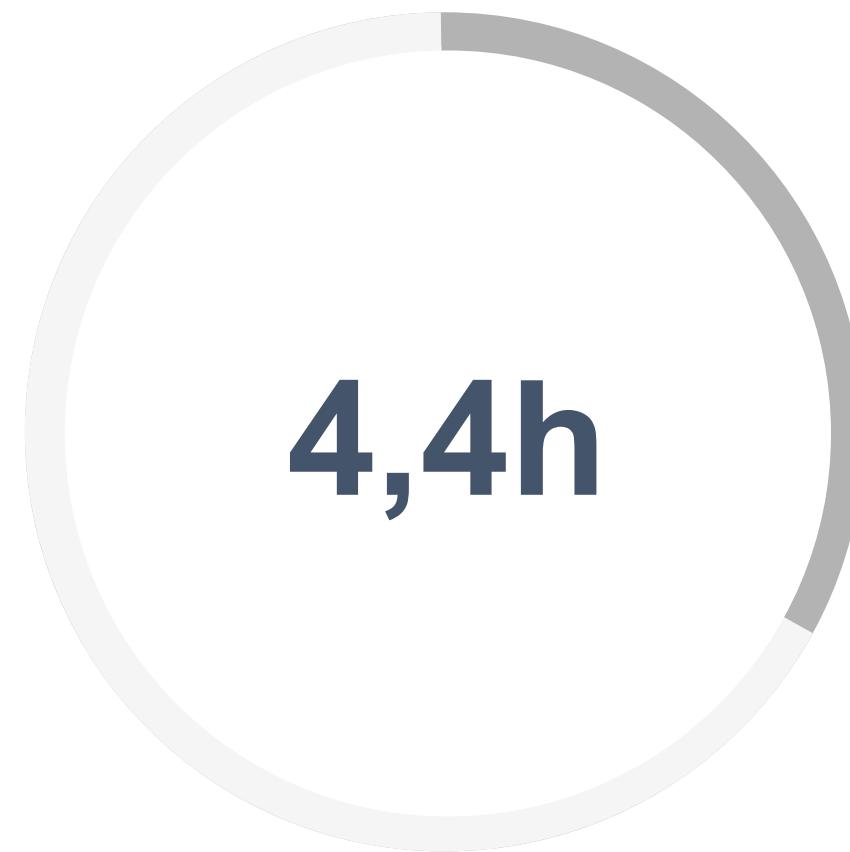
Projeção de Indicador de Tempo (T.I. e T.C.)



Tempo %



Ganho de tempo
min/viagem



Ganho de tempo
h/mês



Economia
R\$/mês

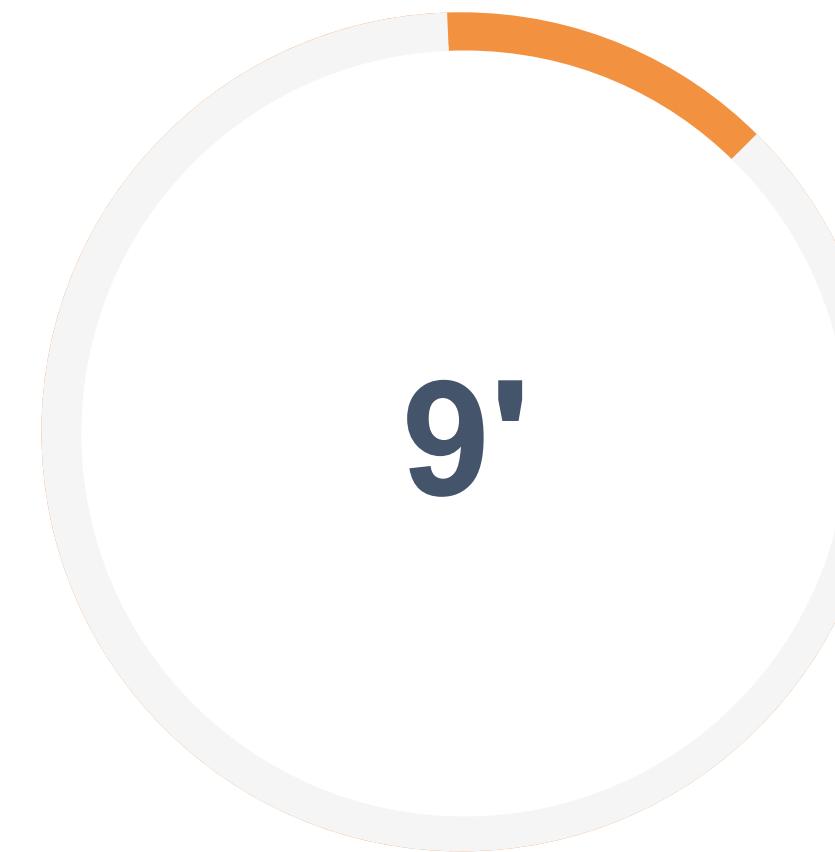


Benefícios PMUS 2025

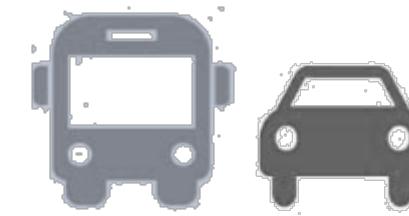
Projeção de Indicador de Tempo (T.I. e T.C.)



Tempo %



Ganho de tempo
min/viagem



Ganho de tempo
h/mês

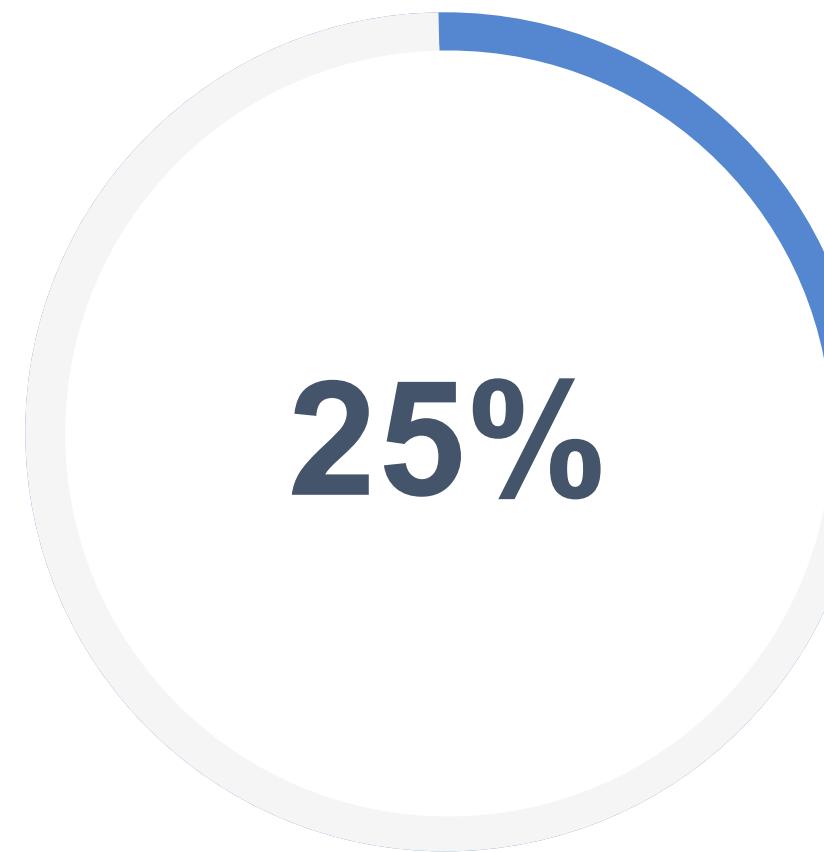


Economia
R\$/mês

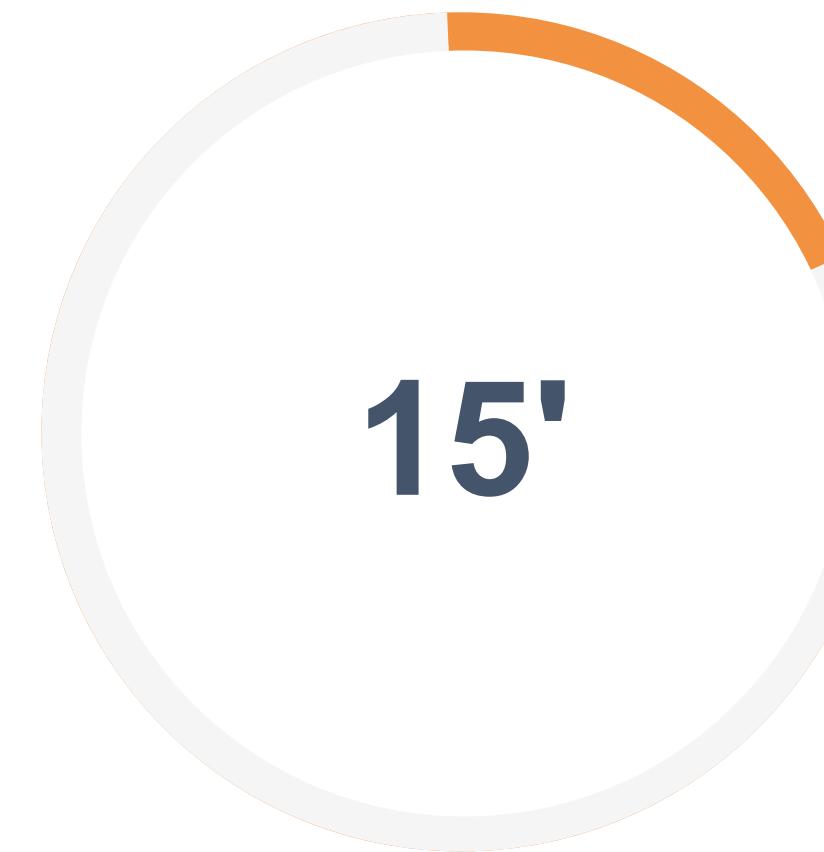


Benefícios PMUS 2030

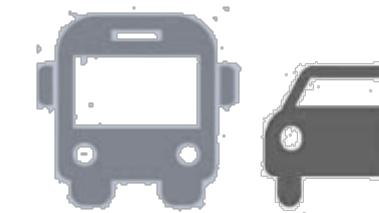
Projeção de Indicador de Tempo (T.I. e T.C.)



Tempo %



Ganho de tempo
min/viagem



Ganho de tempo
h/mês



Economia
R\$/mês



PMUS Niterói

Plano de Mobilidade Urbana
Sustentável de Niterói

