



---

**PREFEITURA MUNICIPAL DE TIJUCAS**  
**PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

**AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA A CIRCULAÇÃO VIÁRIA**

**VERSÃO PRELIMINAR**

OUTUBRO 2016

## **APRESENTAÇÃO**

O presente documento, em Versão Preliminar, contém Proposta para Ações Estratégicas a serem adotadas na Circulação Viária do Município, de forma a assegurar maior fluidez e segurança no tráfego compartilhado entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados

Curitiba, outubro de 2016

***TRANSYSTEM***

Estudos, Projetos e Sistemas Ltda.

**ÍNDICE**

APRESENTAÇÃO	3
<b>AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA A CIRCULAÇÃO VIÁRIA</b>	
1. ESTRUTURAÇÃO	6
2. TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	6
2.1 Pedestres	6
2.2 Ciclistas	6
3. TRANSPORTE MOTORIZADO	10
3.1 Transporte Coletivo	10
3.1.1 Proposta de transporte coletivo de passageiros	10
a) Linhas Urbanas	12
b) Linhas Rurais	16
3.1.2 Dados Operacionais das Linhas Propostas	19
3.1.3 Integração Física e Tarifária do Transporte Coletivo	21
3.1.4 Adequação do Sistema Viário para o Transporte	21
3.2 Transporte Individual	21
4. INFRAESTRUTURA	22
4.1 Correções na geometria	22
4.2 Sinalização Horizontal Vertical	26
5. GESTÃO	27
6. PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE	28

## AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA A CIRCULAÇÃO VIÁRIA

O Plano de Mobilidade de Tijuca caracteriza-se como um instrumento da política de desenvolvimento urbano, em sintonia com o Plano Diretor Municipal, bem como atende à exigência do estabelecido na Lei Nº 12.587/2013, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, uma vez que o município tem uma população acima de 20.000 habitantes.

As ações estratégicas propõem intervenções que consideram projetos e ações que propiciem alternativas e opções que possibilitem aos tomadores de decisão no âmbito do executivo municipal e da sociedade civil organizada de atuarem na mobilidade de Tijuca, em função dos recursos disponíveis, da capacidade de controle e do poder de pressão.

Configuram-se segundo intervenções que abrangem os Eixos de Atuação, que é formatado por:

1. **Estruturação:** que considera a cidade nos parâmetros estabelecidos no Plano Diretor Municipal;
2. **Transporte Não Motorizado:** apresenta propostas para a melhoria das questões pertinentes aos pedestres e ciclistas;
3. **Transporte Motorizado:** analisa o transporte coletivo e o transporte individual;
4. **Infraestrutura:** considerando o sistema viário; equipamentos de controle, com sinalização viária, os padrões de operação do trânsito considerando a circulação viária, o estacionamento; o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego;
5. **Gestão:** abrangendo a sua estrutura, o sistema de comunicação, os mecanismos de monitoramento e avaliação e os instrumentos institucionais;
6. **Participação da Sociedade e do Município:** compreendendo a participação da sociedade e do município no Plano de Mobilidade.

## 1. ESTRUTURAÇÃO

Considera a cidade nos parâmetros estabelecidos no Plano Diretor Municipal;

## 2. TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

As intervenções para o transporte não motorizado abrangem propostas relativas aos pedestres e ciclistas, sendo que o modal “não motorizado” é preferencial sobre os demais modos de deslocamentos.

### 2.1 Pedestres

A circulação de pedestres é o modo de deslocamento preferencial sobre todos os outros modais.

As intervenções relativas à melhoria da circulação de pedestres, compatíveis com os preceitos do Plano Diretor Municipal, estão incluídas na classificação e hierarquização do sistema viário, com o estabelecimento de suas funções no âmbito físico, funcional e operacional, sendo que a circulação de pedestres é preferencial em relação aos demais modos de transporte.

A implantação e qualificação de calçadas caracterizam-se como a principal intervenção, compreendendo todas as regiões urbanizadas, configurando-se com:

- Estabelecer os padrões de calçadas, com a definição das dimensões, revestimentos, rampas e rebaixamentos;
- Adequar às calçadas existentes, de acordo com os padrões estabelecidos, considerando a acessibilidade universal e a remoção de barreiras arquitetônicas e obstáculos existentes nas calçadas, principalmente na área central; e
- Implantar mobiliário urbano de acordo com as dimensões e características das calçadas.

### 2.2 Ciclistas

A circulação de ciclistas é o modo preferencial em relação aos demais deslocamentos, exceto o de pedestres.

As intervenções para a modal bicicleta compreenderão a estruturação do sistema cicloviário:

- Estabelecer os padrões dos elementos do sistema ciclo viário compreendendo ciclovias, ciclo faixas e passeios compartilhados;

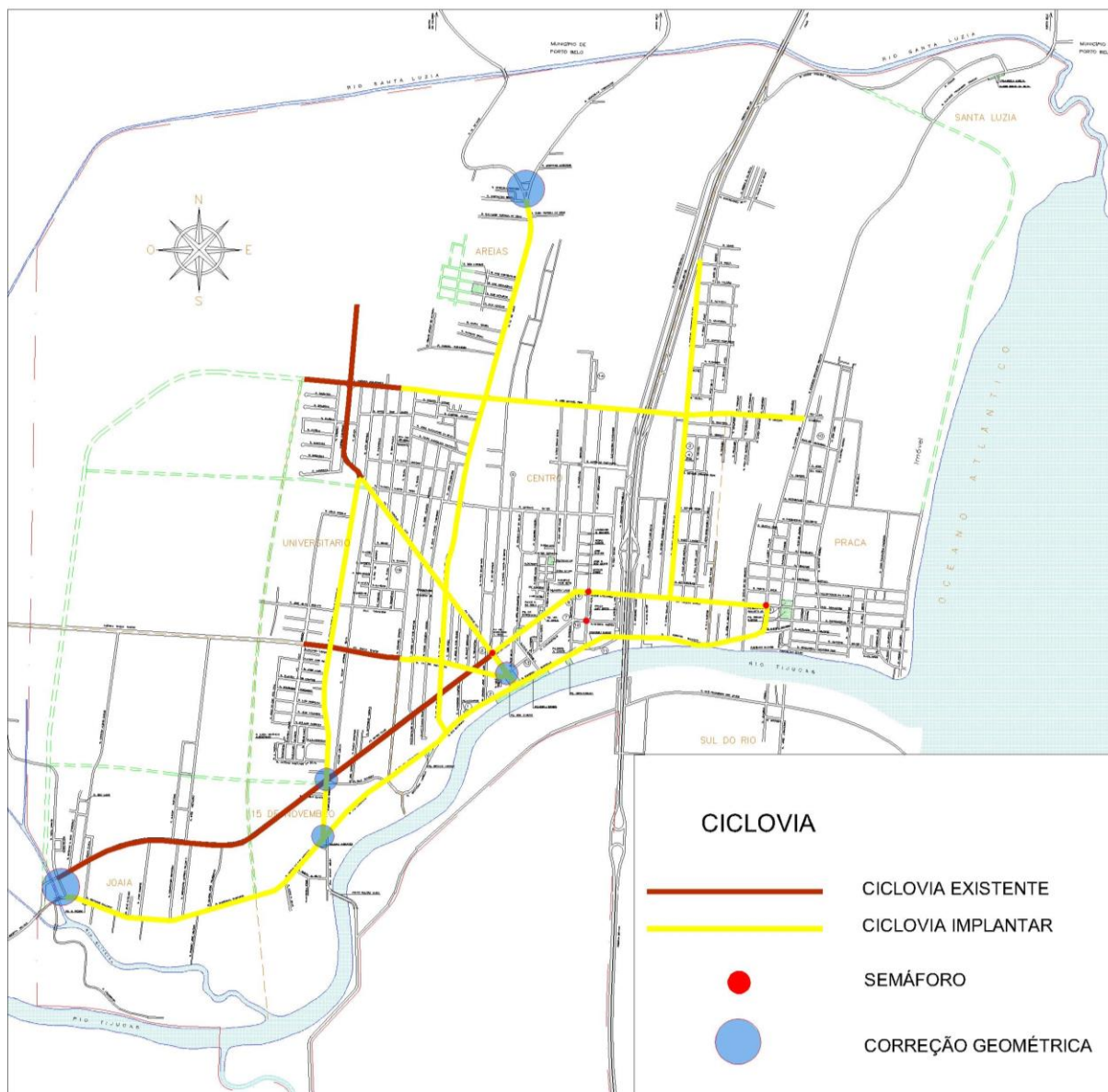
- Estabelecer os padrões de bicicletário e paraciclos, além da sinalização viária;
- Instituir a política para o incentivo ao uso de bicicletas, integrado com os demais modos de transporte; e
- Formatar um Programa de Educação de Trânsito, para propiciar instrumentos para a convivência entre os modos de transporte.

O sistema cicloviário deverá ser implantado em vias que disponham de espaço viário compatível com os padrões definidos, de acordo com o estabelecido no Plano Diretor Municipal, contemplado no Projeto Básico para Implantação de Rede de Ciclo faixas no Município de Tijuca (SC), de dezembro de 2011, nas vias e trecho das vias abaixo relacionadas:

- Av. Hercílio Luz;
- Rua 13 de Maio;
- Rua Marechal Deodoro;
- Rua Geraldo Rebelo;
- Rua Senador Galotti;
- Rua Coronel Galotti;
- Rua Marechal Floriano;
- Rua Pedro Eulálio Andriani;
- Rua Tenente Carvalho;
- Rua XV de Novembro;
- Av. Jacob L. Tavares;
- Av. Bayer Filho;
- Rua 13 de Novembro;
- Rua Santa Catarina;
- Av. José Manoel Reis;
- Rua Coronel Buchelle;
- Rua Lauro Muller;
- Rua Euclides Francisco Peixoto;
- Rua Coronel Conceição;
- Av. Valério Gomes; e
- Av. Coleira.

O Projeto Básico para Implantação de Rede de Ciclo faixas no Município de Tijuca, contempla, aproximadamente, 21,75 km que deverão estar sinalizadas de acordo com os padrões estabelecidos no CTB – Código de trânsito Brasileiro e Manuais de Sinalização e resoluções do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, já elencados no volume do Projeto Básico.

Algumas vias já possuem ciclo faixas, como a Av. Paineiras, trecho da Rua Jacarandá, trecho da Av. Emilia Ramos e Av. Bayer Filho, sendo que nestas vias, deverá ser dada a continuidade das ciclo faixas.



Exemplos de ciclo faixas implantadas em cidades brasileiras:



Figura 1: ciclo faixa com bordo pintado



Figura 2: ciclo faixa com leito pintado



### 3 TRANSPORTE MOTORIZADO

O transporte motorizado estrutura-se pelas propostas referentes ao transporte coletivo, abrangendo o urbano e o rural e o transporte individual.

#### 3.1 Transporte Coletivo

O Transporte Coletivo é considerado a modalidade de deslocamento de pessoas em veículos do tipo ônibus, com definição de itinerários e horários previamente estabelecidos, operados pela municipalidade ou através de concessão à empresa privada.

Não há atualmente nenhum transporte coletivo regular no município, pois com o presente estudo pretende-se formatar um serviço viável operacionalmente e principalmente econômico-financeiro compatível com os custos tarifários praticados na região e acessíveis à população que virá a utilizá-lo.

Portanto, utilizando-se dos levantamentos e pesquisas realizadas tanto para estabelecer os principais parâmetros para formular o “*Plano de Mobilidade Municipal*”, estes estudos virão subsidiar tecnicamente e operacionalmente e principalmente determinar o dimensionamento das demandas de passageiros tanto na área urbana como a população rural do município.

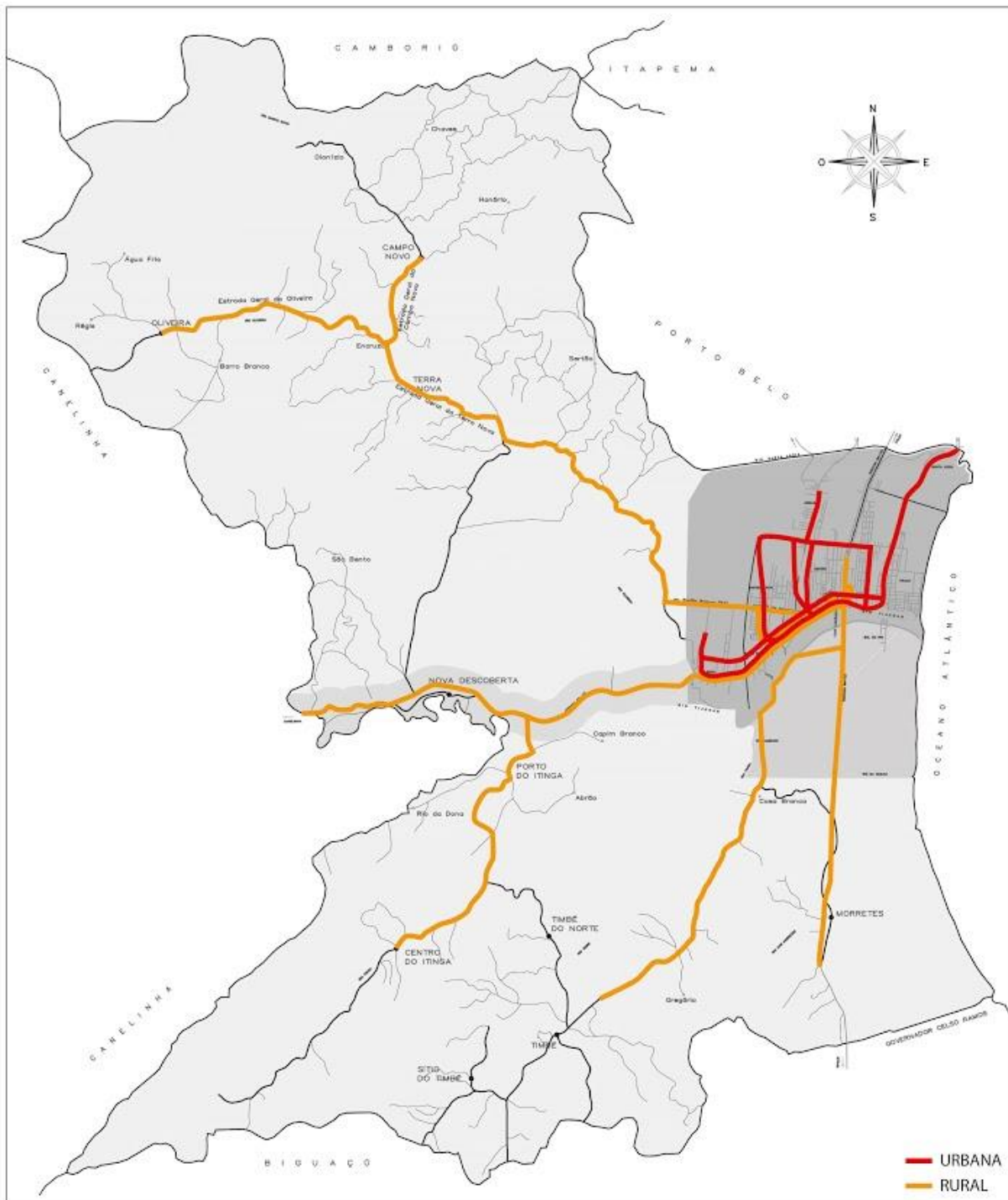
##### 3.1.1 Proposta de transporte coletivo de passageiros

Atuando em conjunto com as diretrizes de uso de solo e aproveitando a disponibilidade de área e a infraestrutura viária existente, o transporte coletivo deverá proporcionar um bom grau de serviço e ser acessível a toda a população da cidade e do município.

Um sistema adequado de transporte coletivo consiste no equilíbrio dos seguintes elementos básicos: veículos, itinerários, terminais, estações e pontos de parada, além dos fatores complementares, como conforto, velocidade, regularidade, confiabilidade e segurança.

O conforto consiste na melhoria da oferta em termos de viagens, que virá beneficiar o usuário, na medida em que reduz, de maneira significativa, o tempo de espera.

A concepção do transporte coletivo municipal de passageiros consiste na implantação de linhas com características urbanas e rurais que venham atender todos os desejos de deslocamento da população dentro município, utilizando-se do sistema viário disponível atual e devendo ser adequado mediante a implantação do proposto no Plano Diretor do Município de Tijuca, conforme ilustra o mapa a seguir:



MAPA DAS LINHAS URBANA E RURAIS - PROPOSTA

### a) Linhas Urbanas

Linhas urbanas atendendo a área no perímetro urbana com adensamento populacional significativo, composta de quatro linhas a ser operada com ônibus tipo “Convencional” e/ou “Micro Especial” novos, a saber:

- 10 - PRAÇA**, linha radial sem parada no ponto final, somente regulagem de horário, para permitir o embarque em toda sua extensão, inclusive prosseguindo a viagem pela linha 40 – Joaia.

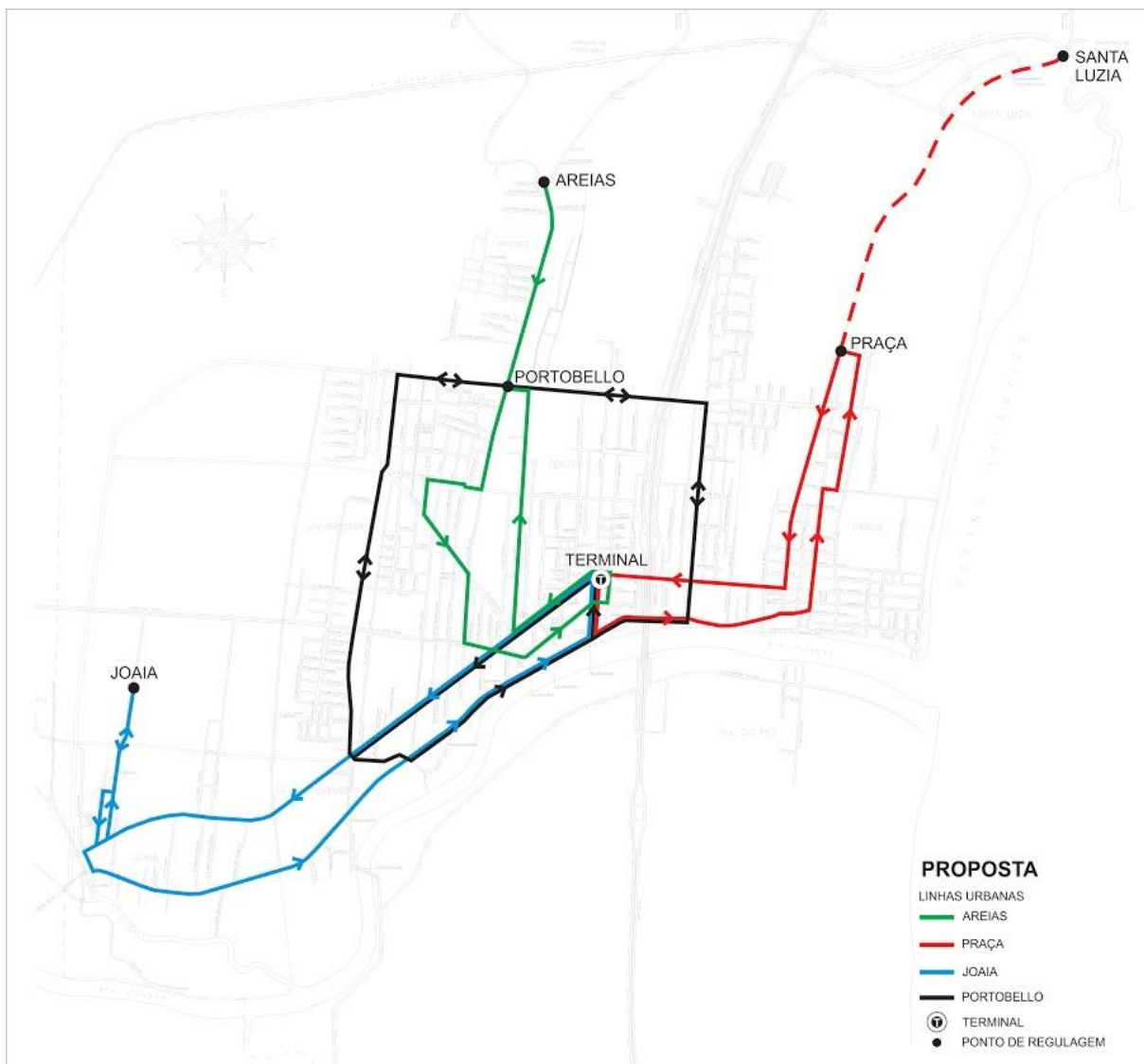
Esta linha deverá em algumas viagens estender o itinerário até o bairro Santa Luzia, visando atender a demanda de passageiros que atualmente dependem de linhas intermunicipais advindas de Porto Belo;

- 20 - PORTOBELLO**, linha circular com itinerário no sentido horário e anti-horário, partindo do terminal rodoviário passando pelos bairros Centro, Praça, Areias, Universitário e XV de Novembro e retornando ao terminal rodoviário;

- 30 - AREIAS**, linha radial sem parada no ponto final, somente regulagem de horário, para permitir o embarque em toda sua extensão;

- 40 - JOAIA**, linha radial sem parada no ponto final, somente regulagem de horário, para permitir o embarque em toda sua extensão, inclusive prosseguindo a viagem pela linha 10 – Praça.

Todas as linhas proposta estão ilustradas no mapa e a descrição dos itinerários das linhas a seguir:



**LINHAS URBANAS - PROPOSTA**

MUNICIPAL DE TIJUCAS	
TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS	
ITINERÁRIO TERMINAL RODOVIÁRIO / BAIRRO / TERMINAL RODOVIÁRIO	
PRAÇA (SANTA LUIZA)	PRAÇA (SANTA LUIZA)
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
AV. JACOB L. TAVARES	AV. JACOB L. TAVARES
AV. BAYER FILHO	AV. BAYER FILHO
PRAÇA DO EXPEDICIONÁRIO	PRAÇA DO EXPEDICIONÁRIO
RUA ATILIO CAMPOS FILHO	RUA ATILIO CAMPOS FILHO
AV. CORONEL BUCHELLE	AV. CORONEL BUCHELLE
AV. CORONEL GALLOTTI	AV. CORONEL GALLOTTI
RUA JUSTINO SOARES	RUA JUSTINO SOARES
RUA 13 DE JUNHO	RUA 13 DE JUNHO
RUA 12 DE OUTUBRO	RUA 12 DE OUTUBRO
RUA SÃO JOSÉ	RUA SÃO JOSÉ
RUA DA ALDEIA	RUA DA ALDEIA
(REGULAGEM DE HORÁRIO)	RUA EUCLIDES F. PEIXOTO
RUA EUCLIDES F. PEIXOTO	DIVISA (PONTO DE REGULAGEM)
RUA LAURO MULLER	RUA EUCLIDES F. PEIXOTO
AV. VALÉRIO GOMES	RUA PRIMOR
AV. JACOB L. TAVARES	RUA EUCLIDES F. PEIXOTO
TERMINAL RODOVIÁRIO	RUA LAURO MULLER
	AV. VALÉRIO GOMES
	AV. JACOB L. TAVARES
	TERMINAL RODOVIÁRIO
OBS.: LINHA RADIAL (REGULAGEM DE HORÁRIO NOS BAIRROS)	

FONTE: TRANSYSTEM (Levantamento de Itinerários)

MUNICIPAL DE TIJUCAS	
TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS	
ITINERÁRIO TERMINAL RODOVIÁRIO / BAIRRO / TERMINAL RODOVIÁRIO	
JOAIA	AREIAS
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
AV. JACOB L. TAVARES	AV. JACOB L. TAVARES
AV. BAYER FILHO	AV. BAYER FILHO
RUA NESTOR GOMES	AV. HERLICIO LUZ
RUA NOVA TRENTO	RUA DO GOVERNO
RUA ESTEVÃO CAETANO RITA	AV. RUA JORGE MANOEL REIS
RUA ANTÔNIO ALBINO CASAS	RUA 13 DE MAIO
(REGULAGEM DE HORÁRIO)	PRAÇA (REGULAGEM DE HORÁRIO)
RUA EDO LAUS	RUA 13 DE MAIO
RUA ESTEVÃO CAETANO RITA	RUA TAXISTA MAICON ROSA
RUA NOVA TRENTO	RUA CEARA
RUA SENADOR GALLOTTI	AV. HERLICIO LUZ
RUA MARECHAL FLORIANO	RUA 13 DE MAIO
RUA PEDRO EULALIO ANDRIANI	RUA 13 DE NOVEMBRO
RUA TENENTE CARVALHO	RUA FLORIANÓPOLIS
RUA 15 DE NOVEMBRO	RUA ANTONIO CHEREM
RUA SANTA CATARINA	RUA LEOBERTO LEAL
AV. CORONEL BUCHELLE	TERMINAL RODOVIÁRIO
RUA LEOBERTO LEAL	
TERMINAL RODOVIÁRIO	
OBS.: LINHAS RADIAIS (REGULAGEM DE HORÁRIO NOS BAIRROS)	

FONTE: TRANSYSTEM (Levantamento de Itinerários)

MUNICIPAL DE TIJUCAS	
MUNICÍPIO DE TIJUCAS	
TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS	
LINHA URBANA	PORTOBELLO
ITINERÁRIO SENTIDO HORÁRIO	SENTIDO ANTI-HORÁRIO
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
AV. JACOB L. TAVARES	RUA MARECHAL DEODORO
AV. BAYER FILHO	RUA CORONEL BUCHELLE
RUA GERALDO REBELO	RUA CORONEL GALLOTTI
RUA ALDO BRANDO	RUA MARIA GALLOTTI
AV. JACARANDA	RUA CORONEL CONCEIÇÃO
AV. RUA JORGE MANOEL REIS	AV. RUA JORGE MANOEL REIS
RUA CORONEL CONCEIÇÃO	AV. JACARANDA
AV. VALERIO GOMES	RUA ALDO BRANDO
AV. JACOB L. TAVARES	RUA GERALDO REBELO
TERMINAL RODOVIÁRIO	RUA NILO OLIVEIRA
	RUA 15 DE NOVEMBRO
	RUA SANTA CATARINA
	RUA CORONEL BUCHELLE
	RUA LEOBERTO LEAL
	TERMINAL RODOVIÁRIO
NOTAS: LINHA CIRCULAR COM SENTIDO HORÁRIO E ANTI-HORÁRIO	
FONTE: TRANSYSTEM (Levantamento de Itinerário)	

## b) Linhas Rurais

O município de Tijuca por ser muito antigo é bastante extenso, portanto o transporte coletivo deverá ter a abrangência municipal, independentemente das distâncias a ser percorridas tanto na zona de expansão urbana de Nova Descoberta e Morretes /Sul do Rio como na zona rural como as localidades de Oliveira, Timbé e Itingá que se destacam, pois contam com uma população bastante representativa.

Estas linhas deverão ser operadas por ônibus tipo “Convencional” seminovo com vida útil não superiores há 10 anos, com capacidade para 80 passageiros e visando atender a população em geral e/ou também o transporte escolar .

Em face esta condição faz-se necessária a criação de cinco e/ou seis linhas rurais para atender todas as regiões no município, conforme ilustra o mapa e a descrição dos itinerários das seguintes linhas a seguir:

**11 - MORRETES**, linha rural atendendo a região sul do município, inclusive o Sul do Rio, seu itinerário basicamente todo é pela rodovia federal BR-101;

**41 – NOVA DESCOBERTA**, Linha rural atendendo toda região oeste pela rodovia estadual SC-610, todo trajeto conta com pavimentação asfáltica;

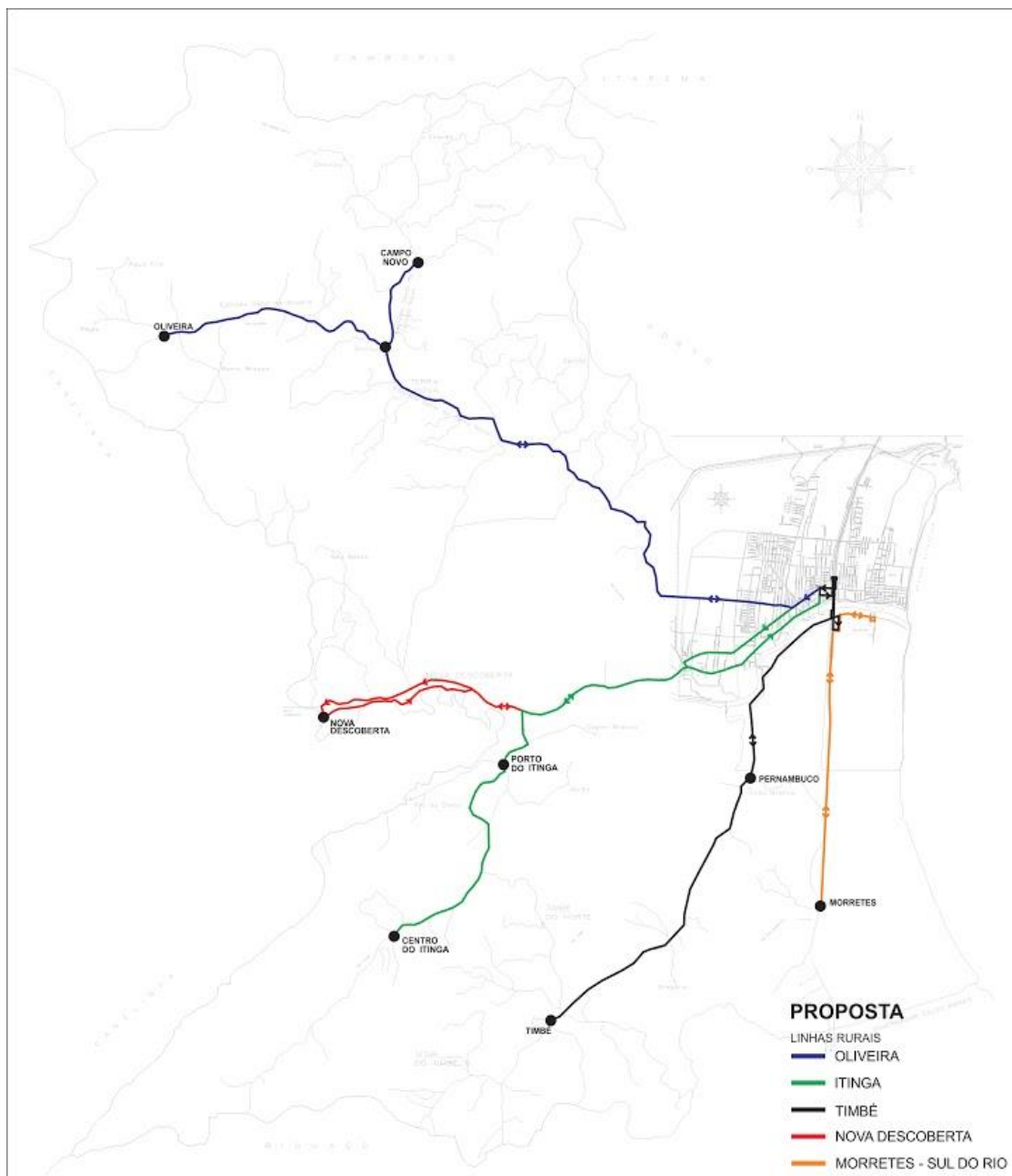
**51 – TIMBÉ**, linha rural atendendo a região sudoeste do município seu trajeto por ser muito antigo não conta com pavimentação asfáltica em grande extensão do seu itinerário;

**61 – ITINGA**, linha rural atendendo a região com baixa densidade, seu trajeto por ser muito antigo não conta com pavimentação asfáltica em grande extensão do seu itinerário;

**81 – OLIVEIRA**, linha rural atendendo a região bastante extensa e com baixa densidade, seu trajeto por ser muito antigo não conta com pavimentação asfáltica ao longo de seu itinerário;

**91. SERTÃO DE SANTA LUIZA**, linha especial com itinerário atendendo somente dois horários de demanda escolar por não haver coincidência de itinerários com as linhas rurais e urbanas propostas.

Todas as linhas proposta estão ilustradas no mapa e a descrição dos itinerários e as tabelas de horários das linhas a seguir:



**LINHAS RURAIS – PROPOSTA**



MUNICIPAL DE TIJUCAS	MUNICIPAL DE TIJUCAS
TRANSPORTE COLETIVO	TRANSPORTE COLETIVO
ITINERÁRIO TERMINAL RODOVIÁRIO / ZONA RURAL / TERMINAL RODOVIÁRIO	
NOVA DESCOBERTA	MORRETES / SUL DO RIO
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
AV. JACOB L. TAVARES	RUA MARECHAL DEODORO
AV. BAYER FILHO	RUA ANTONIO CHEREM
AV. CARLOS H. TERNES	MARGINAL OESTE BR-101
AV. NESTOR GOMES	RODOVIA BR-101
RUA NOVA TRENTO	MORRETES (PONTO FINAL)
RODOVIA SC-410	RODOVIA BR-101
DIVISA MUNIPIO CANELINHA	MARGINAL LESTE BR-101
(PONTO FINAL - REGULAGEM)	RUA ELOI FCO. DOS REIS
ESTRADA GERAL DE CANELINHA	RUA CLAUDINO ROCHA
RODOVIA SC-410	RUA M. MIRANDA
RUA SENADOR GALLOTTI	RODOVIA BR-101
RUA MARECHAL FLORIANO	MARGINAL LESTE BR-101
RUA PEDRO EULALIO ANDRIANI	AV. JACOB L. TAVARES
RUA TENENTE CARVALHO	TERMINAL RODOVIÁRIO
RUA 15 DE NOVEMBRO	
RUA SANTA CATARINA	
RUA CORONEL BUCHELLE	
RUA LEOBERTO LEAL	
TERMINAL RODOVIÁRIO	

FONTE: PMT/SMOTSP - TRANSYSTEM


MUNICIPAL DE TIJUCAS		
TRANSPORTE COLETIVO		LINHAS RURAIS
ITINERÁRIO TERMINAL RODOVIÁRIO / ZONA RURAL / TERMINAL RODOVIÁRIO		
TIMBÉ / PERNANBUCO	ITINGA / PORTO DO ITINGÁ	OLIVEIRA / CAMPO NOVO
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
RUA MARECHAL DEODORO	AV. JACOB L. TAVARES	RUA LEOBERTO LEAL
RUA ANTONIO CHEREM	AV. BAYER FILHO	AV. JACOB L. TAVARES
MARGINAL OESTE BR-101	AV. CARLOS H. TERNES	AV. BAYER FILHO
RODOVIA BR-101	AV. NESTOR GOMES	AV. EMILIA RAMOS
RUA ANGELO JOSÉ DA SILVA	RUA NOVA TRENTO	ESTRADA DA TERRA NOVA
RUA IZABEL S. MENDES	RODOVIA SC-410	SEDE DA TERRA NOVA
SEDE DO PERNANBUCO	SEDE DO PORTO DA ITINGA	ESTRADA DE CAMPO NOVO
ESTRADA DO TIMBÉ	ESTRADA DA ITINGA	SEDE DE CAMPO NOVO
SEDE DO TIMBÉ	SEDE DA ITINGA	ESTRADA DE OLIVEIRA
PONTO FINAL / REGULAGEM)	PONTO FINAL / REGULAGEM)	SEDE DE OLIVEIRA
ESTRADA DO ITAMBÉ	ESTRADA DA ITINGA	PONTO FINAL / REGULAGEM)
SEDE DO PERNANBUCO	SEDE DO PORTO DA ITINGA	ESTRADA DE OLIVEIRA
RUA IZABEL S. MENDES	RODOVIA SC-410	SEDE DA TERRA NOVA
RODOVIA BR-101	AV. SENADOR GALLOTTI	ESTRADA DA TERRA NOVA
VIADUTO	AV. MARECHAL FLORIANO	AV. EMILIA RAMOS
MARGINAL LESTE BR-101	RUA PEDRO EULALIO ANDRIANI	RUA 13 DE NOVEMBRO
AV. JACOB L. TAVARES	AV. TENENTE CARVALHO	RUA FLORIANÓPOLIS
TERMINAL RODOVIÁRIO	AV. 15 DE NOVEMBRO	RUA ANTONIO CHEREM
	RUA SANTA CATARINA	RUA LEOBERTO LEAL
	AV. CORONEL BUCHELLE	TERMINAL RODOVIÁRIO
	RUA LEOBERTO LEAL	
	TERMINAL RODOVIÁRIO	

FONTE: PMT/SMOTSP - TRANSYSTEM

### 3.1.2 Dados Operacionais das Linhas Propostas

Foram desenvolvidos dois estudos sobre a operação do transporte coletivo um somente complementando potenciais usuários normais e outro incluindo o Transporte Escolar, conforme quadros dos dados operacionais das duas hipóteses a seguir:

## a) DADOS OPERACIONAIS – PASSAGEIROS NORMAIS

MUNICÍPIO DE TIJUCAS												
TRANSPORTE COLETIVO												
PROPOSTA - DADOS OPERACIONAIS												
CARACTERÍSTICAS DA LINHA		EXTENSÃO (KM)			FROTA		VIAGENS				QUILOMETRAGEM	
NUM	NOME DA LINHA (1)	B>C	C>B	TOTAL	UD	CAP	D/U	SAB	D/F	MÊS (1)	DIA/ÚTIL	MÊS (2)
10	PRAÇA	3,700	4,400	8,100	1	40	12	8	3	301	97,2	2.439,2
	PRAÇA (VIA SANTA LUZIA)	6,100	7,000	13,100			8	5	2	201	104,8	2.630,0
20	PORTOBELLO (HORÁRIO)	5,300	2,600	7,900	1	40	10	7	3	251	79,0	1.982,5
	PORTOBELLO (ANTI HORA)	3,600	5,400	9,000			10	7	3	251	90,0	2.258,6
30	AREIAS	3,500	4,500	8,000	1	40	14	10	5	363	112,0	2.904,0
40	JOAIA	4,600	4,800	9,400	1	40	20	13	5	502	188,0	4.717,9
<b>LINHAS URBANAS</b>		<b>4,467</b>	<b>4,783</b>	<b>9,250</b>	<b>4</b>		<b>74</b>	<b>49</b>	<b>20</b>	<b>1.869</b>	<b>671,0</b>	<b>16.932,1</b>
11	MORRETES / SUL DO RIO	12,100	12,300	24,400	1	80	2	1	-	46	48,8	1.186,2
41	NOVA DESCOBERTA	12,100	12,300	24,400	1	80	4	3	2	107	97,6	2.743,9
61	TIMBÉ / PERNANBUCO	12,500	12,500	25,000	1	80	3	2	1	77	75,0	2.013,4
71	ITINGA / PORTO ITINGÁ	15,000	15,000	30,000	1	80	3	2	1	77	90,0	2.416,1
81	OLIVEIRA / CAMPO NOVO	23,000	23,000	46,000	1	80	3	2	1	77	138,0	3.704,6
<b>LINHAS RURAIS</b>		<b>14,940</b>	<b>15,020</b>	<b>29,960</b>	<b>5</b>		<b>15</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>384</b>	<b>449,4</b>	<b>12.064,1</b>
<b>TOTAL / MÉDIA / ÍNDICES</b>		<b>9,703</b>	<b>9,902</b>	<b>19,605</b>	<b>9</b>		<b>89</b>	<b>59</b>	<b>25</b>	<b>2.252</b>	<b>1.120,4</b>	<b>28.996,2</b>

NOTA (1) TIPO DE LINHAS: PRAÇA (RADIAL / DIAMETRAL COM JOAIA); PORTOBELLO (CIRCULAR (SENTIDO HORÁRIO E ANTI HORÁRIO); JOAIA (RADIAL / DIAMETRAL COM PRAÇA)

(2) QUILOMETRAGEM/MÊS = EXTENSÃO TOTAL DA LINHA X VIAGENS MÊS

(3) PASSAGEIROS = MÊS APROPRIADOS DAS PESQUISAS; DIA ÚTIL / 25

(4) ÍNDICES OPERACIONAIS: IPK = PASSAGEIROS / KM; PAS/V = PASSAGEIROS POR VIAGEM; OCU/B = PERCENTUAL DE OCUPAÇÃO DE PASSAGEIROS POR VIAGEM; PAS/B = PASSAGEIROS POR DIA; KM/D/B = KM DIA POR ÔNIBUS

## b) DADOS OPERACIONAIS – PASSAGEIROS NORMAIS E ESTUDANTES

MUNICÍPIO DE TIJUCAS												
TRANSPORTE COLETIVO												
PROPOSTA - DADOS OPERACIONAIS												
CARACTERÍSTICAS DA LINHA		EXTENSÃO (KM)			FROTA		VIAGENS				QUILOMETRAGEM	
NUM	NOME DA LINHA (1)	B>C	C>B	TOTAL	UD	CAP	D/U	SAB	D/F	MÊS	DIA/ÚTIL	MÊS
10	PRAÇA	3,700	4,400	8,100	1	80	12	8	3	301	97,2	2.439,2
	PRAÇA (VIA SANTA LUZIA)	6,100	7,000	13,100			8	5	2	201	104,8	2.630,0
20	PORTOBELLO (HORÁRIO)	5,300	2,600	7,900	1	80	10	7	3	251	79,0	1.982,5
	PORTOBELLO (ANTI HORA)	3,600	5,400	9,000			10	7	3	251	90,0	2.258,6
30	AREIAS	3,500	4,500	8,000	1	80	14	10	5	363	112,0	2.904,0
40	JOAIA	4,600	4,800	9,400	1	80	20	13	5	502	188,0	4.717,9
<b>LINHAS URBANAS</b>		<b>4,467</b>	<b>4,783</b>	<b>9,250</b>	<b>4</b>		<b>74</b>	<b>49</b>	<b>20</b>	<b>1.869</b>	<b>671,0</b>	<b>16.932,1</b>
11	MORRETES / SUL DO RIO	12,100	12,300	24,400	1	80	2	1	-	46	48,8	1.186,2
41	NOVA DESCOBERTA	12,100	12,300	24,400	2	80	8	3	2	189	195,2	4.844,7
61	TIMBÉ / PERNANBUCO	12,500	12,500	25,000	1	80	3	2	1	77	75,0	2.013,4
71	ITINGA / PORTO ITINGÁ	15,000	15,000	30,000	1	80	3	2	1	77	90,0	2.416,1
81	OLIVEIRA / CAMPO NOVO	23,000	23,000	46,000	1	80	3	2	1	77	138,0	3.704,6
91	SERTÃO DE SANTA LUZIA	3,000	3,000	6,000	1	80	3	-	-	62	18,0	369,0
<b>LINHAS RURAIS</b>		<b>12,950</b>	<b>13,017</b>	<b>25,967</b>	<b>7</b>		<b>22</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>527</b>	<b>565,0</b>	<b>14.534,0</b>
<b>TOTAL / MÉDIA / ÍNDICES</b>		<b>8,708</b>	<b>8,900</b>	<b>17,608</b>	<b>11</b>		<b>96</b>	<b>59</b>	<b>25</b>	<b>2.396</b>	<b>1.236,0</b>	<b>31.466,1</b>

NOTAS (1) TIPO DE LINHAS: PRAÇA (RADIAL / DIAMETRAL COM JOAIA); PORTOBELLO (CIRCULAR (SENTIDO HORÁRIO E ANTI HORÁRIO); JOAIA (RADIAL / DIAMETRAL COM PRAÇA)

(2) HMM - HORA DE MAIOR MOVIMENTO - CONSIDERADO 20% DA DEMANDA DIÁRIA (06:30 AS 07:30 HORAS)

(3) PASSAGEIROS = MÊS APROPRIADOS DAS PESQUISAS = (NORMAIS X 25), (ESTUDANTES X 20)

(4) ÍNDICES OPERACIONAIS: IPK = PASSAGEIROS / KM; PAS/V = PASSAGEIROS POR VIAGEM; OCU/B = PERCENTUAL DE OCUPAÇÃO DE PASSAGEIROS POR VIAGEM; PAS/B = PASSAGEIROS POR DIA; KM/D/B = KM DIA POR ÔNIBUS

FONTE: TRANSYSTEM (Out/2016)

### 3.1.3 Integração Física e Tarifária do Transporte Coletivo

A integração física e tarifária poderá ser efetuada entre as linhas mediante a utilização da bilhetagem eletrônica tendo o Terminal Rodoviário o principal ponto de integração das linhas podendo também ser realizada ao longo dos itinerários coincidentes entre as linhas e desejo e sentido de deslocamento dos usuários.

A instalação de abrigos nos principais pontos de ônibus, principalmente em locais de concentração de usuários junto a escolas, hospitais, postos de saúde, centro de comércio, bem como quando houver pessoas com necessidade especiais.

### 3.1.4 Adequação do Sistema Viário para o Transporte

De acordo com os estudos de mobilidade urbana quanto ao quesito Sistema Viário às proposições de adequação para o atendimento do transporte coletivo nada tem a propor, exceto o remanejamento de algumas vagas de estacionamento no entrono do terminal rodoviário para pontos de parada de algumas linhas urbanas e rurais.

## 3.2 Transporte Individual

O transporte individual é considerado como a modalidade de deslocamento de pessoas em veículo particular, podendo transportar alguma carga, sem determinação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário, que proporciona diversas vantagens em relação a outros modos, como maior comodidade, privacidade e conforto.

O transporte individual **não** é considerado prioritário em relação aos demais modos, sendo que as propostas relacionam-se a:

- Adequar à infraestrutura viária, de acordo com as prioridades estabelecidas;
- Implantar ou reestruturar os equipamentos de controle, como os sistemas de comunicação, de controle operacional e de segurança; e
- Divulgar comportamentos adequados no trânsito.

## 4 INFRAESTRUTURA

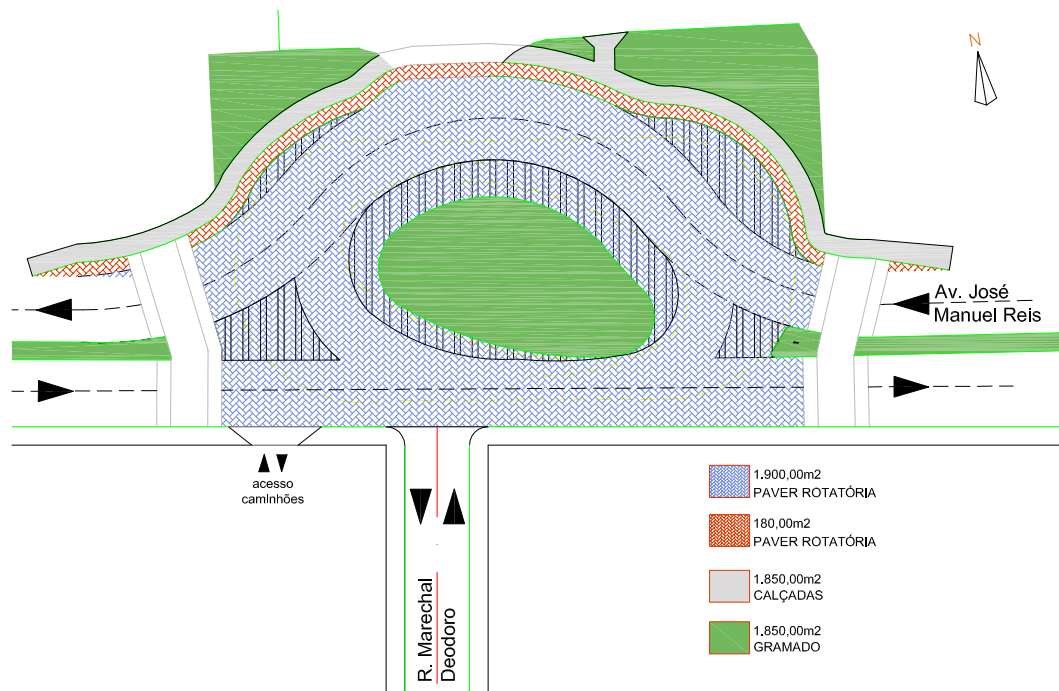
As intervenções pertinentes à infraestrutura referem-se aos aspectos relativos ao sistema viário; aos equipamentos de controle com a sinalização viária, os padrões de operação do trânsito considerando a circulação viária, o estacionamento, o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego.

Continuidade ao **binário de tráfego** já existente entre a Av. Valério Gomes / Av. Jacob L. Tavares / Bayer Filho / Rua Nestor Gomes com Rua Senador Galotti / Rua Marechal Floriano / Rua Pedro Eulalio Andriani / Rua Tenente Carvalho/Rua XV de Novembro / Rua Santa Catarina / Rua Coronel Buchelle / Rua Coronel Galotti, fazendo a infraestrutura de pavimentação nos trechos onde atualmente há revestimento em paralelepípedo e proibição de estacionamento no lado direito da via, de forma a facilitar a implantação/continuação da ciclofaixa e proporcionar maior segurança aos pontos de ônibus.

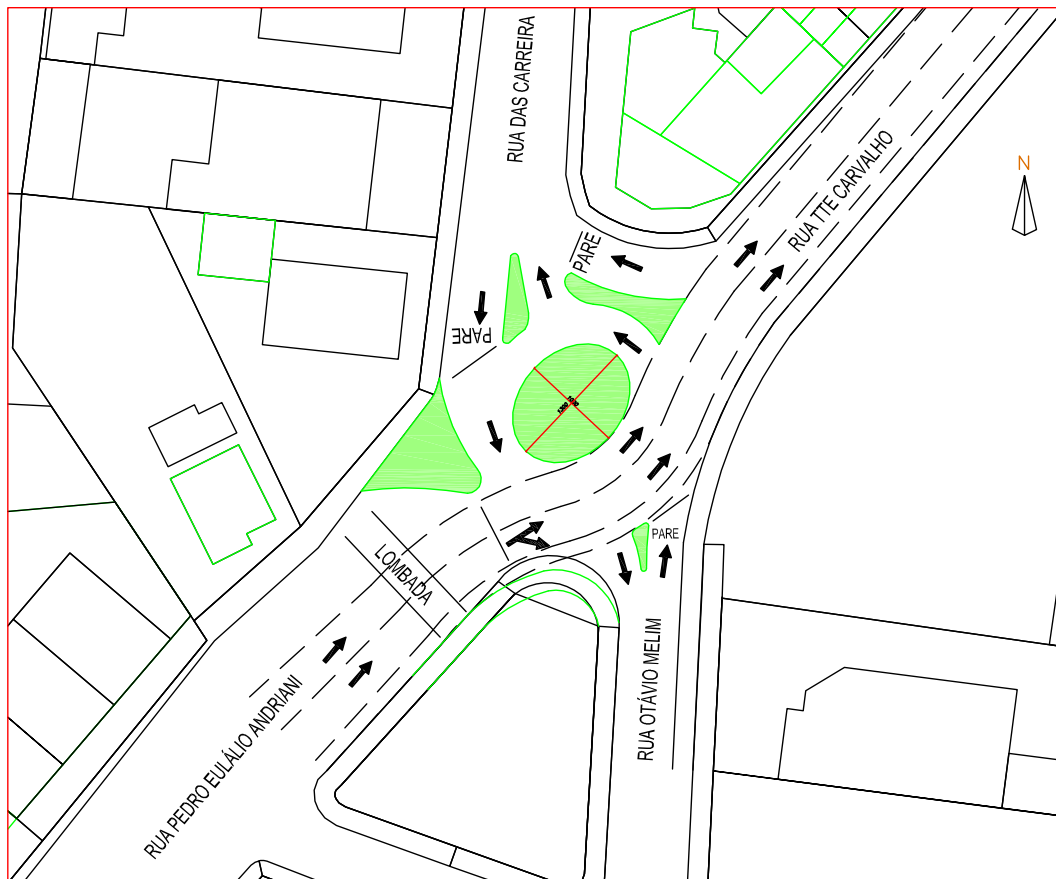
Proposta de retorno da Rua **Florianópolis para mão dupla**, no trecho entre Av. Hercílio Luz e Rua Leoberto Leal, de forma a facilitar a circulação nesta área e melhorar as condições do comércio, com a revitalização da via.

### 4.1 Correções na geometria dos cruzamentos das vias:

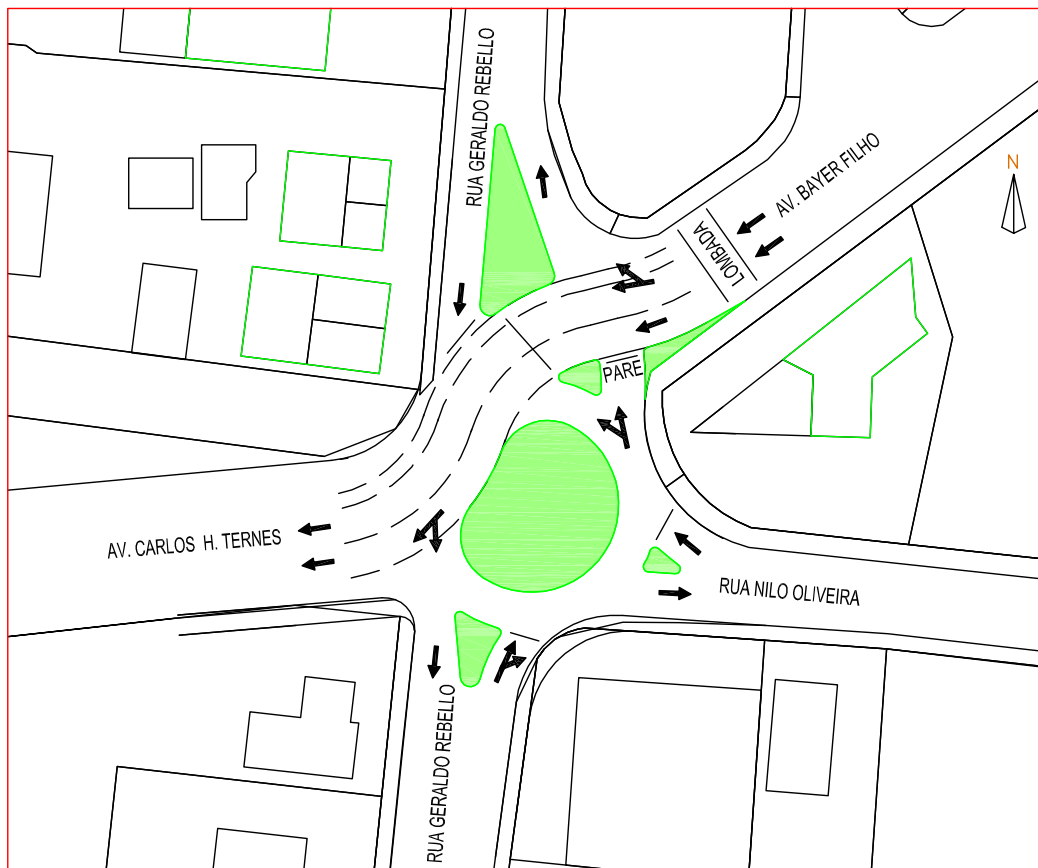
1. José Manoel com Marechal Deodoro, próximo ao SENAI: implantar de acordo com projeto existente da Prefeitura Municipal de Tijuca;



1. Tenente Carvalho/Pedro E. Andriani com Otávio Melim / Geraldo Rebelo, implantar de acordo com projeto existente da Prefeitura Municipal de Tijuca;



2. Bayer Filho com Geraldo Rebello: implantar de acordo com projeto existente da Prefeitura Municipal de Tijuca;

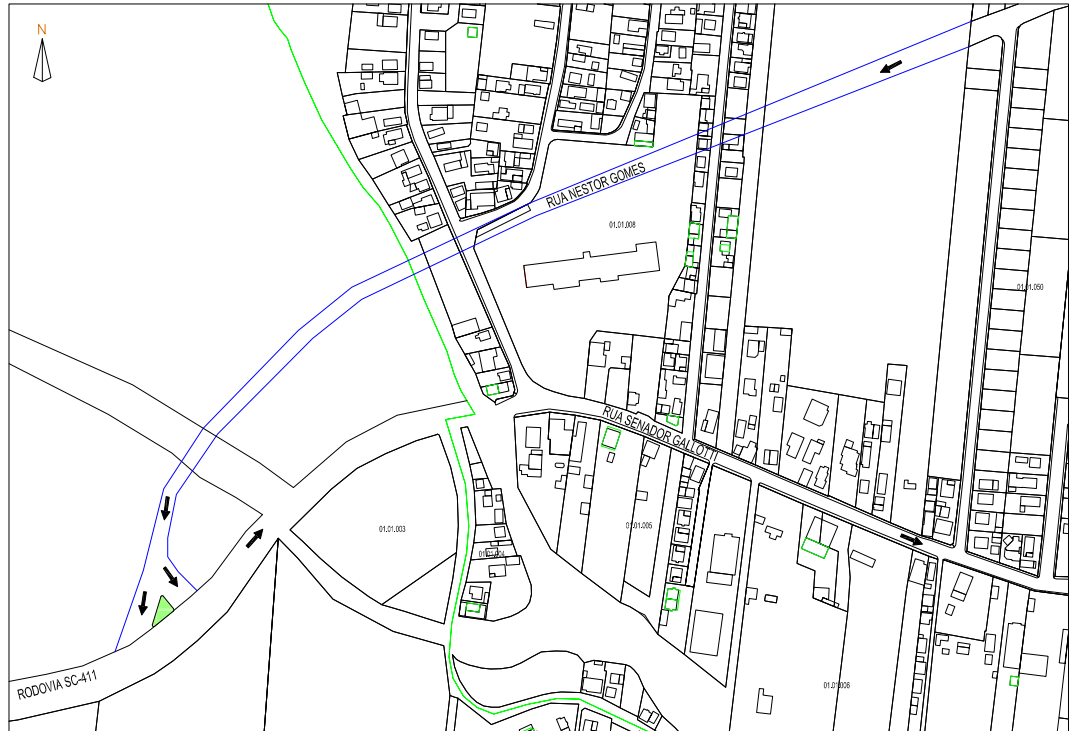


3. 13 de Maio com Venceslau Fernandes: levantar os meios fios de forma a coibir o estacionamento atualmente existente de forma irregular;





- Correções na geometria e **prolongamento viário** no cruzamento das ruas Nestor Gomes com Senador Galotti, prolongando o binário já existente até a Rodovia SC-410.



#### 4.2 Sinalização Horizontal Vertical

Executar sinalização horizontal e vertical nas vias da cidade, de acordo com os padrões estabelecidos no CTB – Código de Trânsito Brasileiro e Manuais de Sinalização do CONTRAN.

Na implantação de grandes Pólos Atrativos de Trânsito, exigir a implantação de medidas mitigadoras e compensatórias na circulação viária do entorno, tendo em vista a atratividade de tráfego existente e estimada, fazendo monitoramento durante dois anos após o funcionamento, de forma a garantir avaliação e adaptações necessárias.

## 5. GESTÃO

Os princípios da gestão pública são pautados pela legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, com a promoção da excelência na administração pública.

Tais princípios abrangem os fundamentos do pensamento sistêmico, a liderança e constância de propósitos, a cultura da inovação, orientação por processos e informações, a visão de futuro, o aprendizado organizacional, a geração de valor comprometido com as pessoas, o foco no cidadão e na sociedade, o desenvolvimento de parcerias, a responsabilidade social, o controle social e a gestão participativa.

Para a gestão da **mobilidade urbana** os elementos referenciais compreendem a sua estrutura, definidas pela composição e as atribuições do órgão gestor da mobilidade urbana; o sistema de comunicação, que estabelece a interface entre o órgão gestor e a sociedade nos aspectos pertinentes à mobilidade urbana; os mecanismos de monitoramento e avaliação da mobilidade urbana, com o estabelecimento dos indicadores e parâmetros de monitoramento; e os instrumentos institucionais, que identificam o arcabouço legal.

## 6. PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE

A participação da sociedade nas decisões relativas às políticas públicas visa garantir os seus direitos constitucionais de informação sobre decisões governamentais e de aprimorar a qualidade das decisões, aproximando-as da vontade da maioria, conforme a legislação em vigor, que incorporaram uma série de direitos e de instrumentos que podem ser utilizados para viabilizar a vontade popular, assinalando o processo de gestão democrática dos processos decisórios e o controle social sobre a implementação da política da mobilidade urbana.

A efetiva participação da sociedade na mobilidade urbana requer a abertura dos órgãos públicos de gestão e dos operadores de sistemas públicos de transporte para a atuação dos segmentos interessados na questão, atendendo os requisitos de defesa da cidadania e melhoria da qualidade na prestação dos serviços públicos.

As instâncias de participação da sociedade são efetuadas por mecanismos de interação entre a sociedade civil e o Poder Público, para promover a participação da população nos processos decisórios de planejamento do Município, caracterizados pela participação nas conferências municipais, pelos conselhos setoriais, câmaras temáticas e comissões específicas.

As ações estratégicas da participação da sociedade implicam em:

- Identificar os atores sociais atuantes na mobilidade urbana;
- Participar das ações promovidas pelo Poder Público municipal; e
- Propor ações ao Poder Público municipal.