

PLANO DE

MOBI

LIDADE

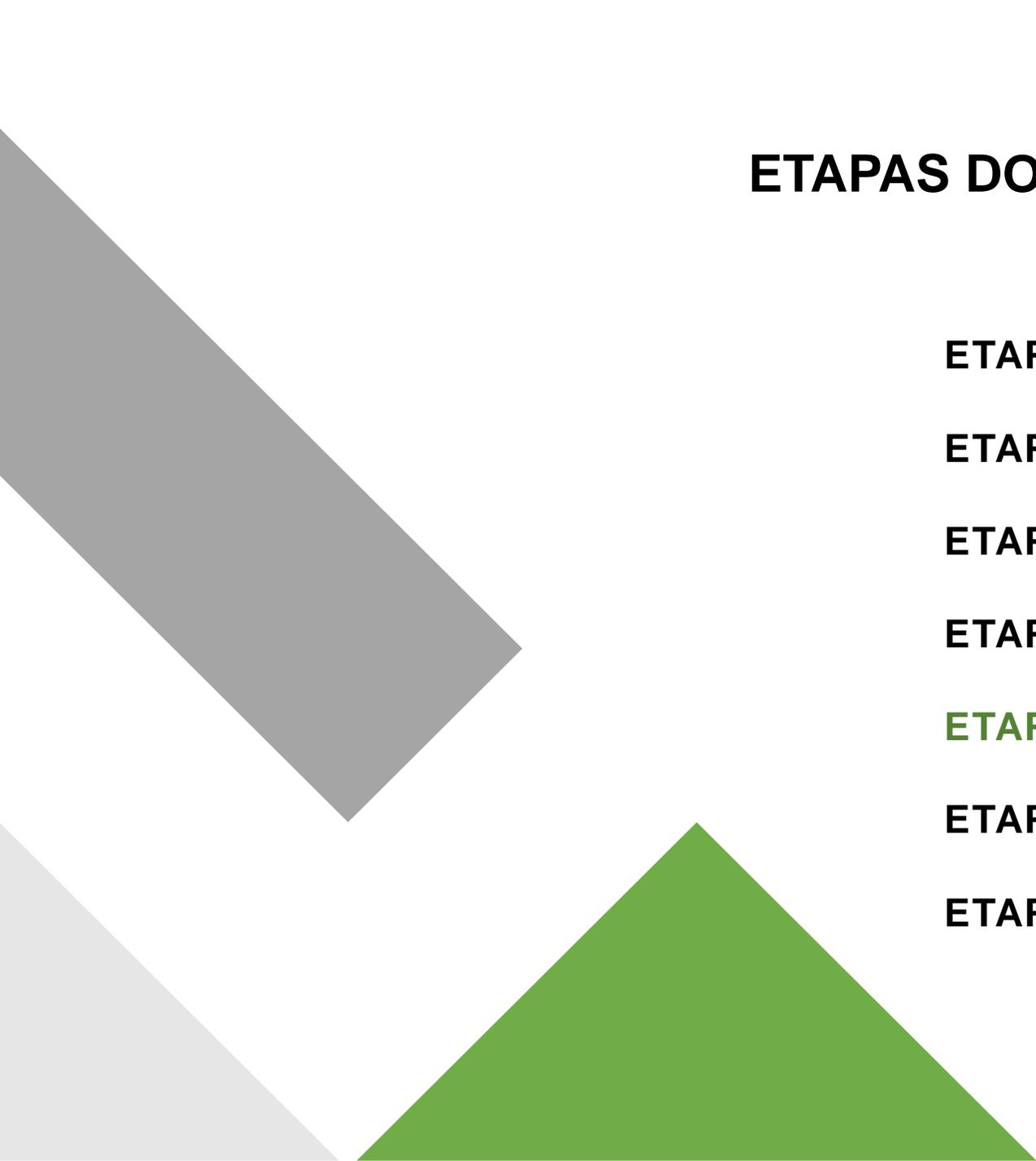
MARICÁ

PROPOSTAS



PREFEITURA DE  
**MARICÁ**





# ETAPAS DO PLAMOB

ETAPA 1 - PLANO DE TRABALHO E CRONOGRAMA

ETAPA 2 - PROSPECÇÃO PRELIMINAR

ETAPA 3 – DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA

ETAPA 4 - PROGNÓSTICO

**ETAPA 5 - PROPOSTAS**

ETAPA 6 - CONSOLIDAÇÃO DO PLANO

ETAPA 7 – RELATÓRIO FINAL

# EXEMPLO DE INVESTIMENTO E HIERARQUIZAÇÃO DAS PROPOSTAS (MARINGÁ)

EIXO	INVESTIMENTO			TOTAL POR PROGRAMA
	CURTO PRAZO	MÉDIO PRAZO	LONGO PRAZO	
	2022 - 2025	2026-2029	2030-2033	
Mobilidade a pé	R\$ 61.104.524,09	R\$ 121.104.524,09	R\$ 121.104.524,09	R\$ 303.313.572,27
Mobilidade por bicicleta	R\$ 7.672.329,70	R\$ 28.745.507,83	R\$ 28.201.247,17	R\$ 64.619.084,70
Transporte de passageiros	R\$ 83.201.975,26	R\$ 158.479.877,55	R\$ 321.385.753,51	R\$ 563.067.606,31
Logística Urbana	R\$ 147.593.324,19	R\$ 149.418.304,00	R\$ 5.118.304,00	R\$ 302.129.932,19
Espaço e circulação	R\$ 34.279.086,05	R\$ 65.710.383,28	R\$ 68.368.541,32	R\$ 168.358.010,66
Segurança e educação	R\$ 22.174.858,50	R\$ 13.050.650,30	R\$ 10.900.363,27	R\$ 46.125.872,07
Gestão da mobilidade	Custeio	Custeio	Custeio	R\$0,00
<b>TOTAL POR PRAZO</b>	<b>R\$356.026.097,79</b>	<b>R\$536.509.247,06</b>	<b>R\$555.078.733,35</b>	<b>R\$1.447.614,078,20</b>

Programa	Complexidade	Importância	Urgência	Complexidade	Importância	Urgência	Total
Melhorias de circulação	B	F	C	30	30	30	90
Tratamento de travessias	M	F	M	20	30	20	70
Consolidação de infraestrutura urbana para ciclistas	M	F	M	20	30	20	70
Expansão da área com restrição de circulação de caminhões	M	F	M	20	30	20	70
Sinalização semafórica	M	M	C	20	20	30	70
Gestão e acesso à informação	B	F	L	30	30	10	70
Alterações operacionais para melhoria do serviço	B	M	M	30	20	20	70
Fiscalização e gestão da logística municipal	B	F	L	30	30	10	70
Estacionamento	B	M	M	30	20	20	70
Hierarquização viária	B	F	L	30	30	10	70

# EXEMPLO DE PLANO DE AÇÃO E ORÇAMENTO (MARINGÁ)

PROGRAMA	AÇÃO/PROJETO	CUSTO ESTIMADO DO INVESTIMENTO	REFERÊNCIA	ÓRGÃO RESPONSÁVEL	FONTE DE RECURSOS	CURTO PRAZO Até 2025	MÉDIO PRAZO Até 2029	LONGO PRAZO Até 2033
Regularização e qualificação de calçadas	Estabelecimento de padronização de calçada a ser seguida em Maringá, levando em conta a NBR-9050 e legislação em vigor.	Custeio	NA	Prefeitura	Municipal	-		
	Exigência do padrão municipal de calçadas para aprovação de novas edificações e novos empreendimentos imobiliários, incluindo áreas de expansão urbana.	Custeio	NA	Prefeitura	Municipal	-		
	Estruturação do poder público para analisar o projeto das calçadas, garantindo o atendimento da NRM 20.001 na íntegra	Custeio	NA	Prefeitura	Municipal	-		
	Execução de adequação de calçadas pela Prefeitura de Maringá em conformidade com o padrão estabelecido pela SEMOB, incluindo rede de caminhabilidade em Iguatemi e Floriano. (437.304,24 m - largura média de 2,40 m e rampa de acessibilidade a cada 100 m.)	R\$71.187.095,47	Utilizados os valores de execução de calçada do edital de processo licitatório em curso na Prefeitura de Maringá	Prefeitura	Municipal	R\$6.550.161,42	R\$66.550.161,42	R\$66.550.161,42
	Adequação da iluminação pública dos trechos intervindos pelo poder público municipal	R\$48.808.053,00	Utilizado 1/3 do valor previsto no PPA Maringá 2022-2025, reproduzido nos demais períodos	Prefeitura	Municipal	R\$16.269.351,00	R\$16.269.351,00	R\$16.269.351,00
	Arborização dos trechos intervindos pelo poder público municipal para sombreamento diurno	R\$5.746.309,67		Prefeitura	Municipal	R\$1.915.436,56	R\$1.915.436,56	R\$1.915.436,56
Tratamento de travessias	INCLUÍDO NO PROGRAMA DE SEGURANÇA							

# EXEMPLO DE PLANO DE AÇÃO E ORÇAMENTO (MARINGÁ)

PROGRAMA	AÇÃO/PROJETO	CUSTO ESTIMADO DO INVESTIMENTO	REFERÊNCIA	ÓRGÃO RESPONSÁVEL	FONTE DE RECURSOS	CURTO PRAZO 2025	MÉDIO PRAZO 2029	LONGO PRAZO 2033
Projetos Geométricos	Elaboração de projetos executivos e implantação de articulação da Av. Presidente Juscelino K. de Oliveira com a Av. Laguna.	R\$661.626,78	Considerados valores de geometria, calçadas, sinalização horizontal e semafórica praticados pela Prefeitura de Maringá e de sinalização vertical praticados pela BHTRANS em abril/22	Prefeitura	Municipal		R\$661.626,78	
	Elaboração de projetos executivos e implantação de duplicação dos viadutos que operam em sentido duplo nos cruzamentos das seguintes avenidas com a Via de Contorno Norte: Av. Guaiapó, Av. Tuiuti, Av. Kakogawa e Av. Mandacaru	R\$10.305.665,00	Utilizados custos médios Gerenciais do DNIT de março 2022	Prefeitura	Municipal		R\$5.152.832,50	R\$5.152.832,50
	Elaboração de projetos executivos e implantação de compatibilização da seção transversal entre a Av. Senador Petrônio Portela e a Rua Mário José de A. Ferraz	R\$3.763.554,16		Prefeitura	Municipal		R\$3.763.554,16	
	Elaboração de projetos executivos e implantação de articulação da Av. Arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha com a PR – 317	R\$3.763.554,16		Prefeitura	Municipal		R\$3.763.554,16	
	Elaboração de projetos executivos e implantação de articulação das vias cortadas pela Av. Prefeito Sincler Sambatti	NA	Incluído no tratamento da Prefeito Sincler Sambatti	NA	NA		–	
	Elaboração de projetos executivos e implantação de articulação da Av. Brasil com Av. Dr. Gastão Vidigal (1 interseção: geometria + horizontal + vertical + semáforo)	R\$1.488.660,25	Utilizados os Custos Gerenciais do DNIT de março 2022	Prefeitura	Municipal		R\$1.488.660,25	

# Objetivos, Metas e Diretrizes do PlaMob Maricá



## Objetivos do PlaMob Maricá

- Cidade com oportunidades equânimes
- Democratização do espaço viário
- Integração da mobilidade com desenvolvimento urbano
- Redução de poluentes (descarbonização)

- Segurança nos deslocamentos
- Acessibilidade universal
- Eficiência, eficácia e efetividade do transporte
- Espaços urbanos amigáveis

# Metas do PlaMob Maricá

ATUAL

Modo	Distribuição Modal
Motorizado Individual	31,10%
Motorizado Coletivo	43,50%
Não Motorizado	22,20%
Outros	3,20%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

META 10 ANOS

Modo	Distribuição Modal
Motorizado Individual	24,12%
Motorizado Coletivo	48,05%
Não Motorizado	24,61%
Outros	3,21%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

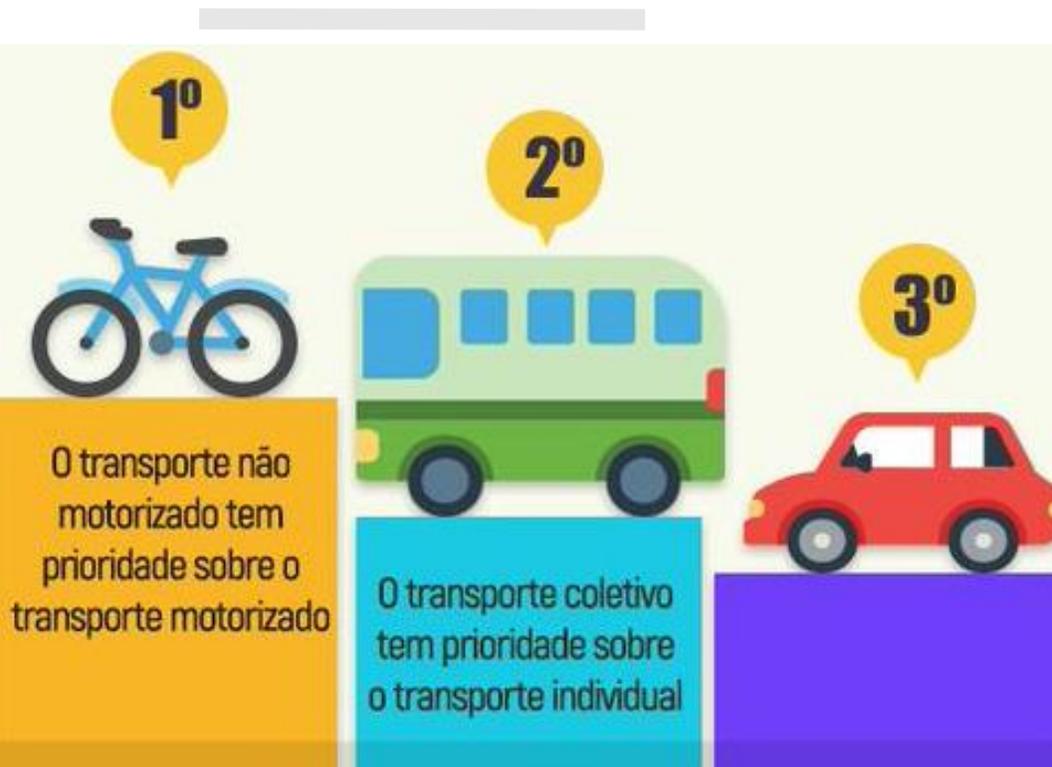


# Metas do PlaMob Maricá

UMA CIDADE MAIS SUSTANTÁVEL E HUMANA



# Diretrizes do PlaMob Maricá



# Diretrizes do PlaMob Maricá

Segurança no trânsito como forma de garantir saúde integral, vida e direito ao espaço público

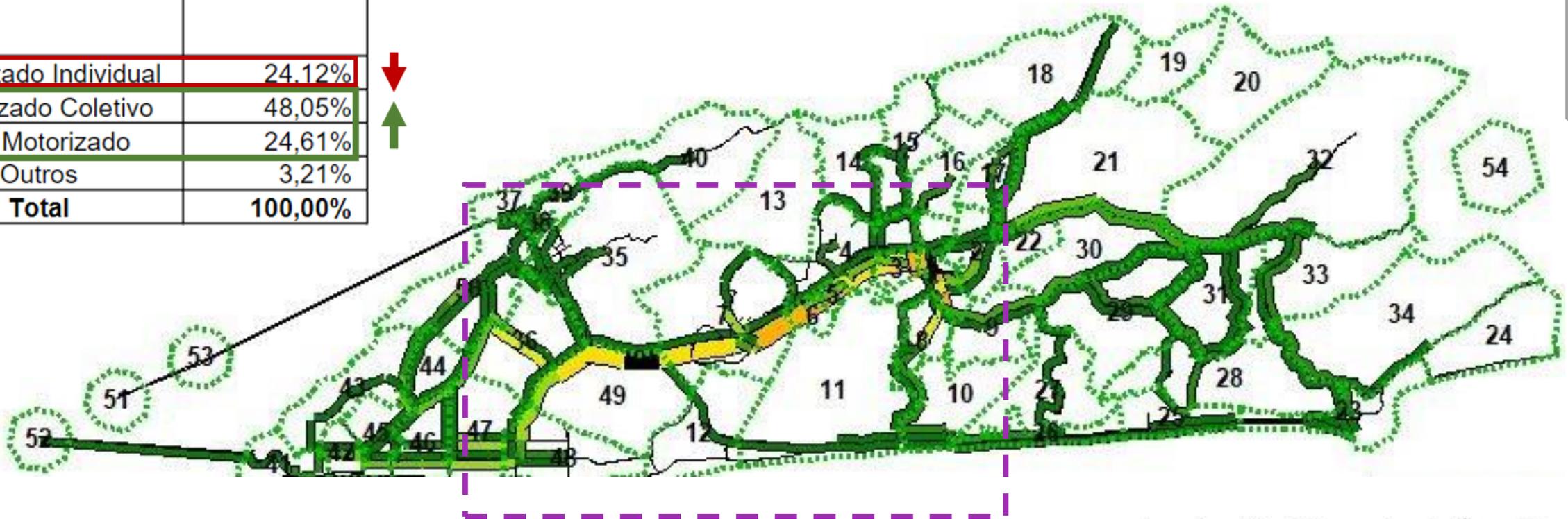


# Alternativas e Carregamentos em Maricá

# Carregamento Nova Matriz Modal (2032) no Viário Atual

META 10 ANOS

Modo	Distribuição Modal
Motorizado Individual	24,12%
Motorizado Coletivo	48,05%
Não Motorizado	24,61%
Outros	3,21%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>



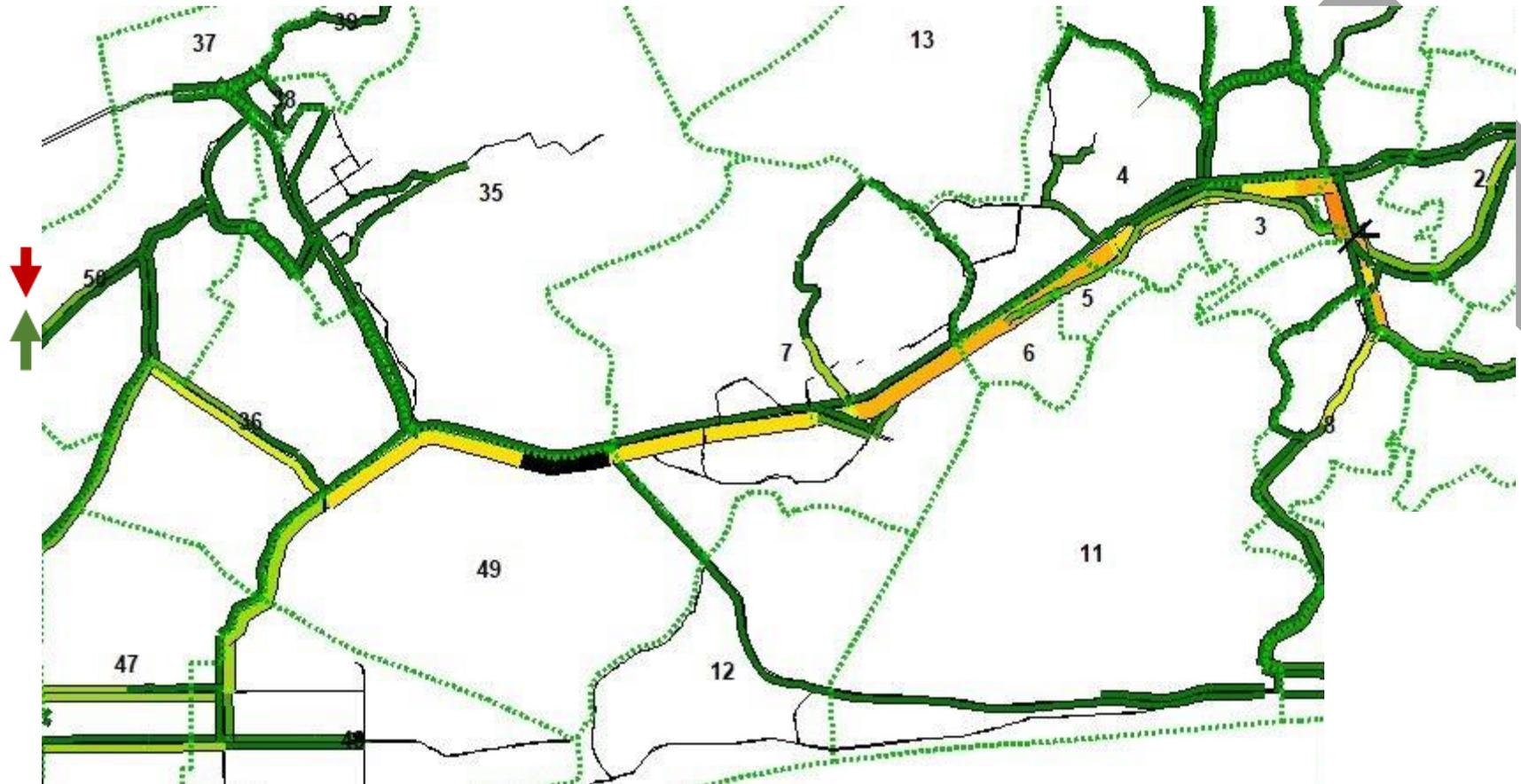
escala de fluidez do trânsito



# Carregamento Nova Matriz Modal (2032) no Viário Atual - Zoom

META 10 ANOS

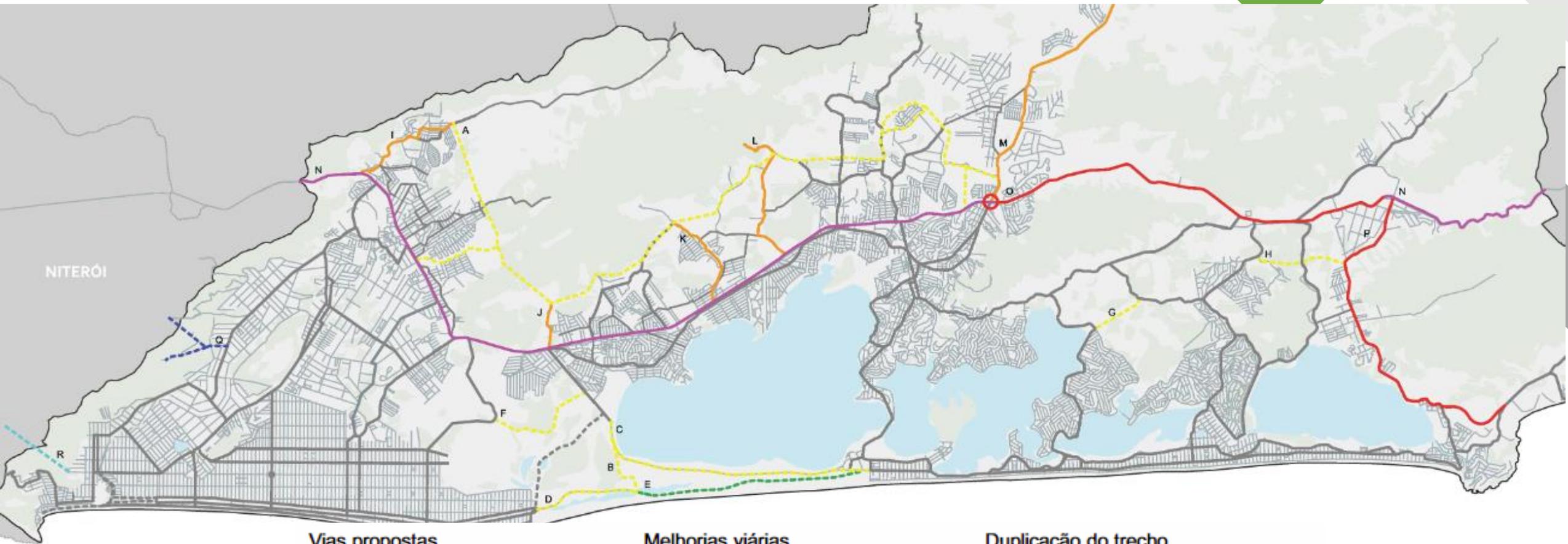
Modo	Distribuição Modal
Motorizado Individual	24,12%
Motorizado Coletivo	48,05%
Não Motorizado	24,61%
Outros	3,21%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>



escala de fluidez do trânsito



# Criação de Novas Vias a Outras Intervenções



## Vias propostas

- A. TransMaricá Norte
- B. RJ-110
- C. Av. Maysa (RJ-102)
- D. Estrada da Praia (RJ-102)
- E. Via Parque
- F. Inoã
- G. Ligação C.45/46
- H. Ligação C.33/07

## Melhorias viárias

- I. Estrada Montel
- J. Manoel Gomes Quintanilha
- K. Estrada do Retiro
- L. Estrada de Camburi
- M. RJ-114

## Implantação de pistas marginais

- N. RJ-106

## Duplicação do trecho

- O. RJ-106
- P. Estrada de Ponta Negra

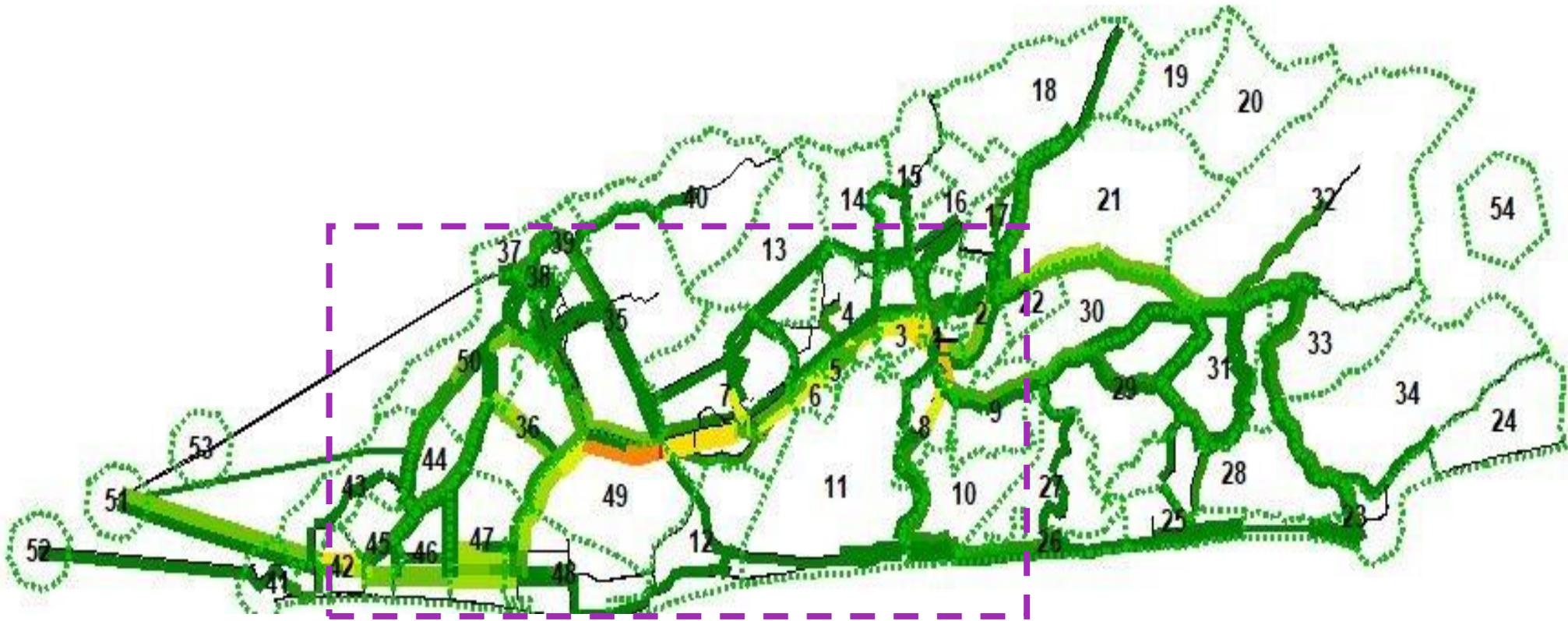
- Q. Ligação Caucaia - Sapê

- R. Diretriz do Túnel

- Interseção em desnível (RJ-106)

Aplicar Zoom

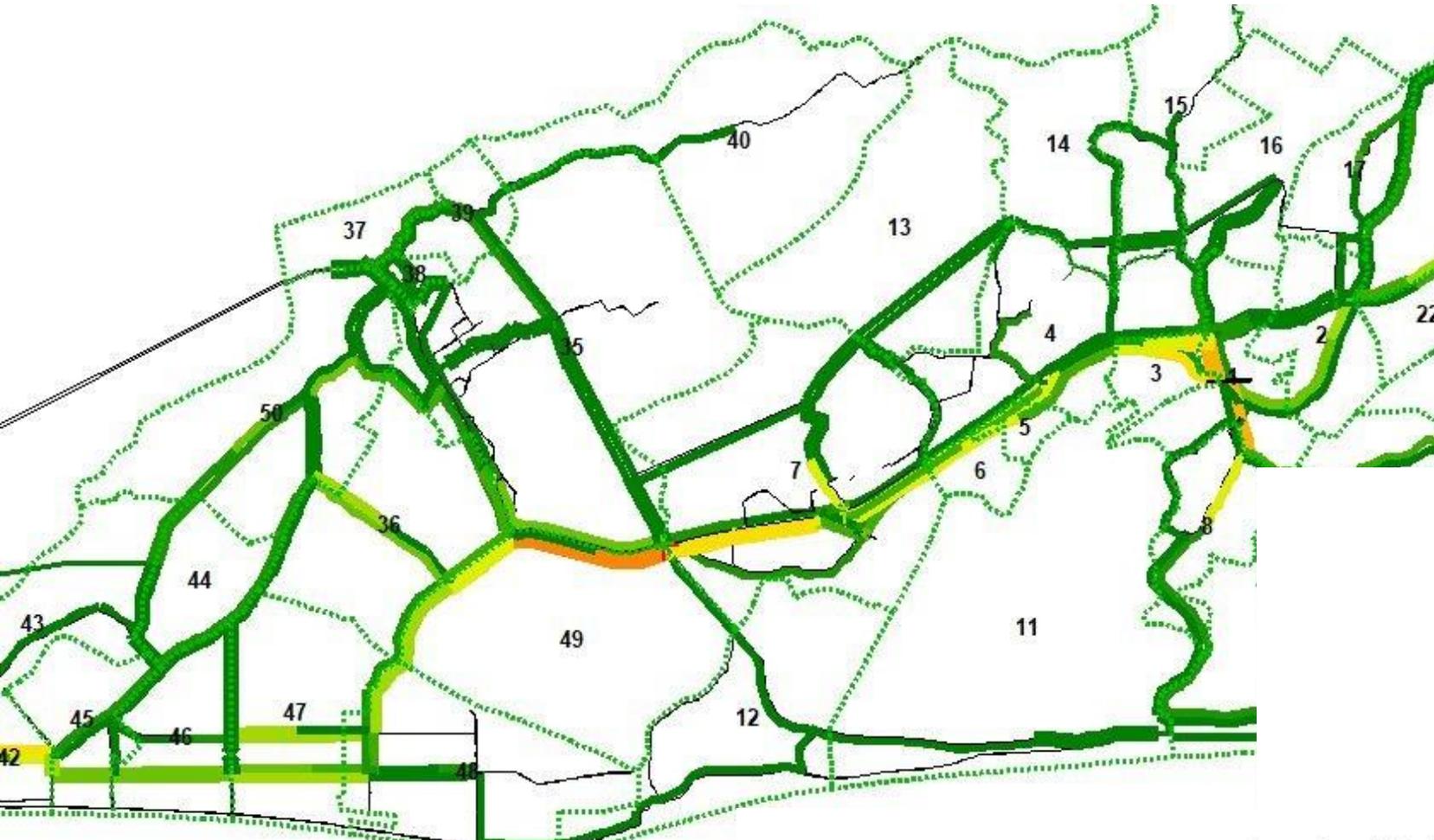
# Carregamento Nova Matriz Modal (2032) no Novo Viário



escala de fluidez do trânsito



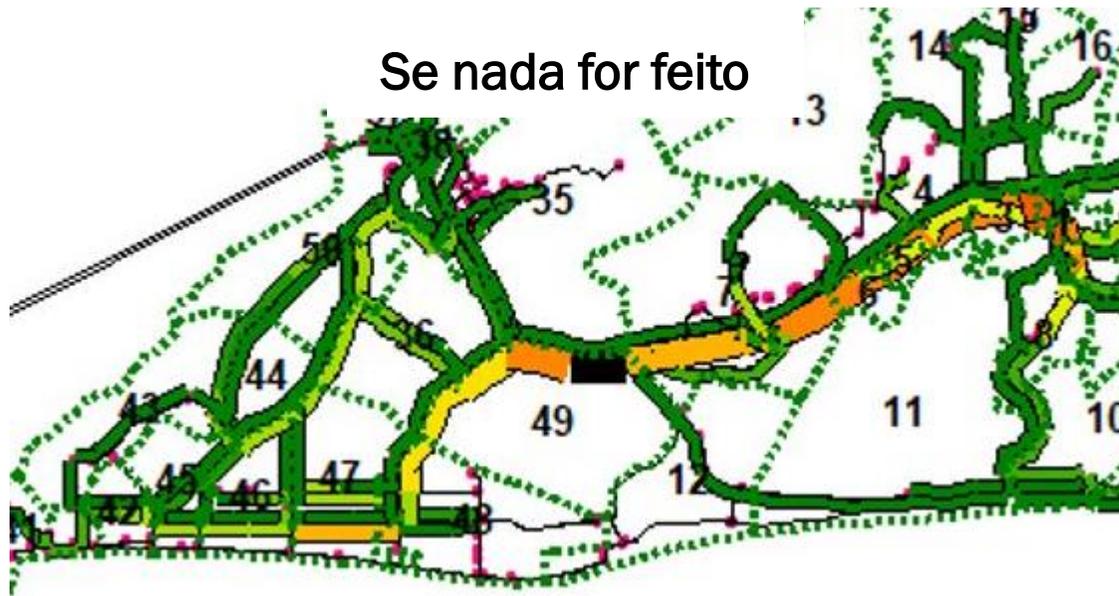
# Carregamento Nova Matriz Modal (2032) no Novo Viário - Zoom



escala de fluidez do trânsito



# Comparações para 10 anos (2032)



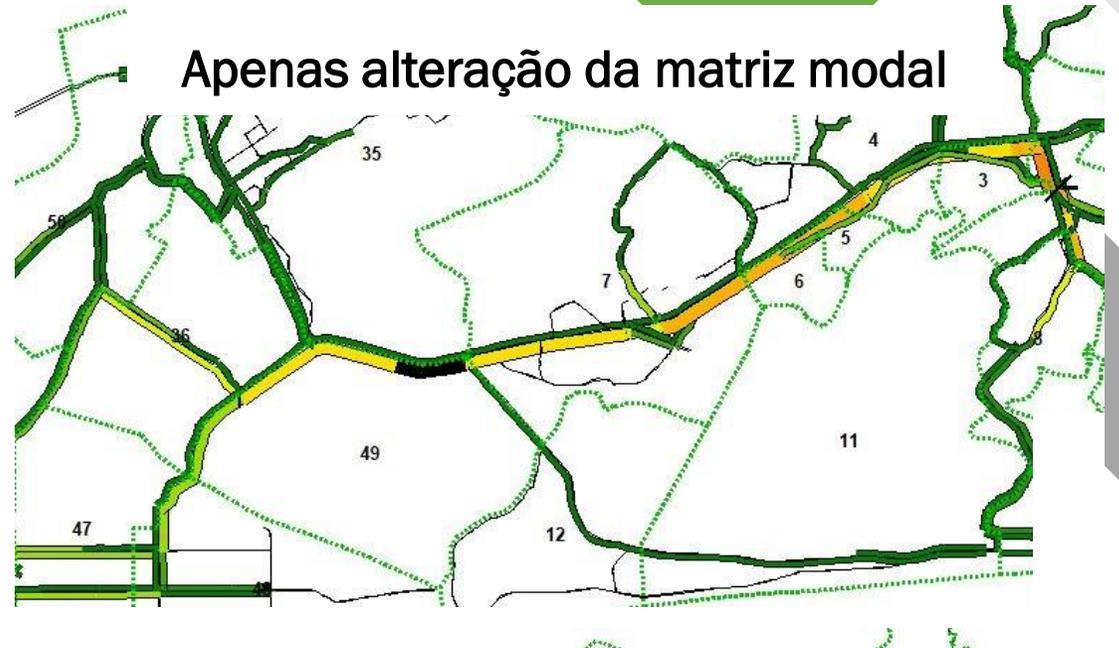
escala de fluidez do trânsito



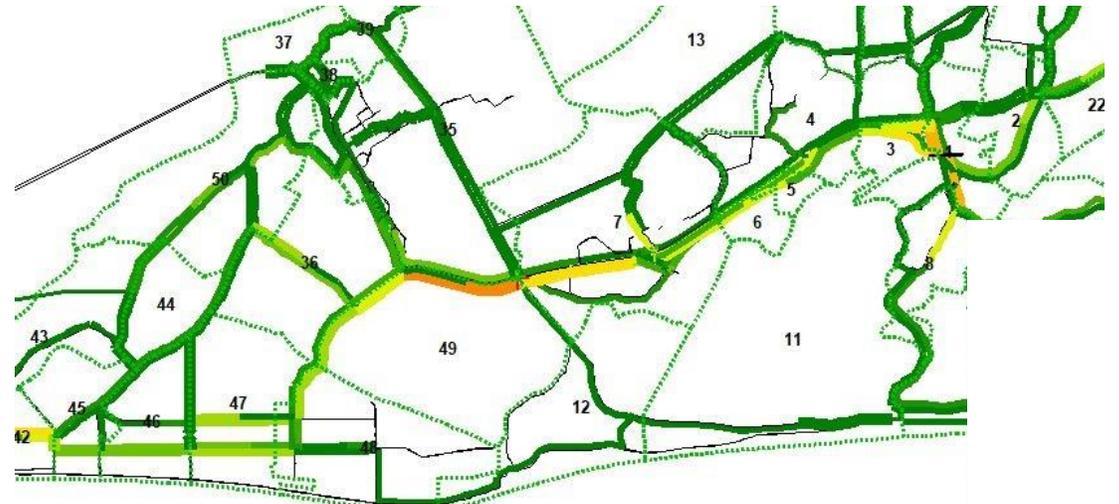
MELHOR

PIOR

## Apenas alteração da matriz modal



## Alteração da matriz modal + Intervenções Viárias



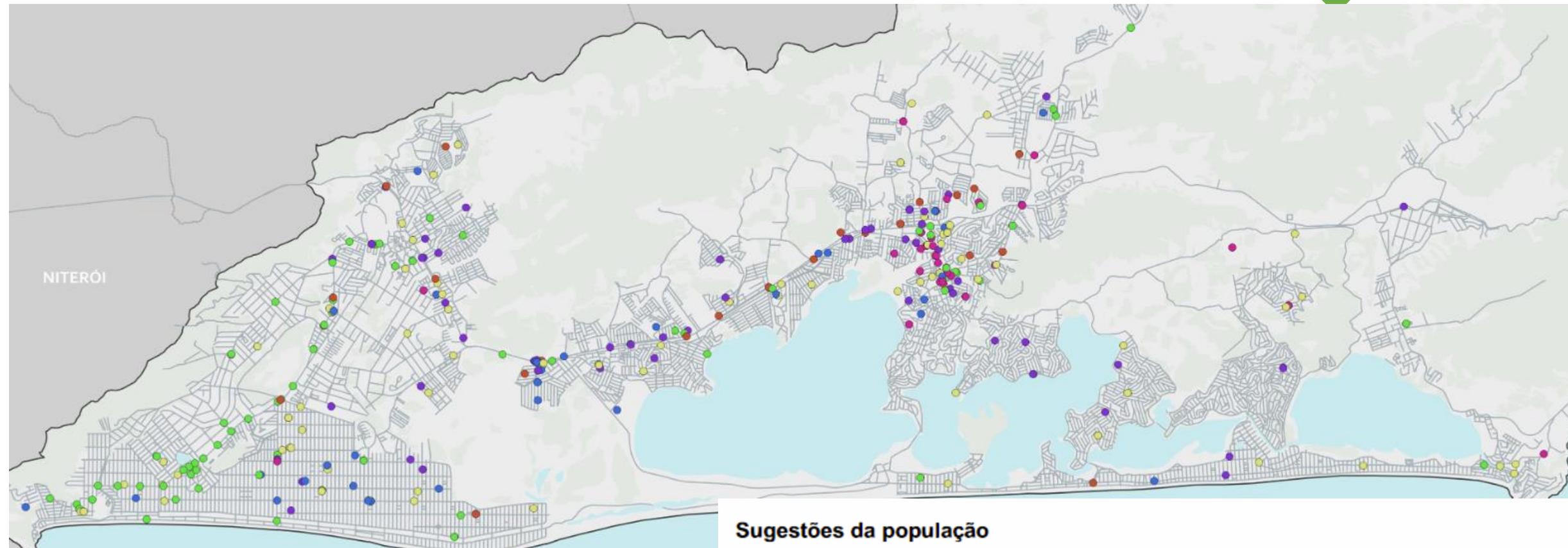
# Propostas

# Propostas

---

As propostas foram elaboradas a partir de reuniões com a equipe técnica da prefeitura, oficinas com atores diversos e as sugestões da população por todos os canais de participação .

# Sugestões da população pela plataforma online



NITERÓI

## Sugestões da população

- Acidentes frequentes de trânsito - melhorar a segurança viária
- Engarrafamento frequente de trânsito - melhorar a fluidez do trânsito
- Calçada inexistente ou estreita /com degrau/ sem pavimentação - melhorar a calçada
- Não existe travessia de pedestre - melhorar a segurança para travessia dos pedestres
- Ônibus passando lotado nesse local - diminuir a lotação nas linhas
- Falta de ciclovia - melhorar a segurança para o ciclista

# Mobilidade a pé

Rede de calçadas prioritárias a serem requalificadas pela prefeitura



Regularização  
ampla: alvará,  
habite-se, etc.

Iluminação

Tratamento  
de  
Travessias

Calçadas  
na orla

Plano de  
arborização

Redução de  
veículos nas  
centralidades:  
rotativo

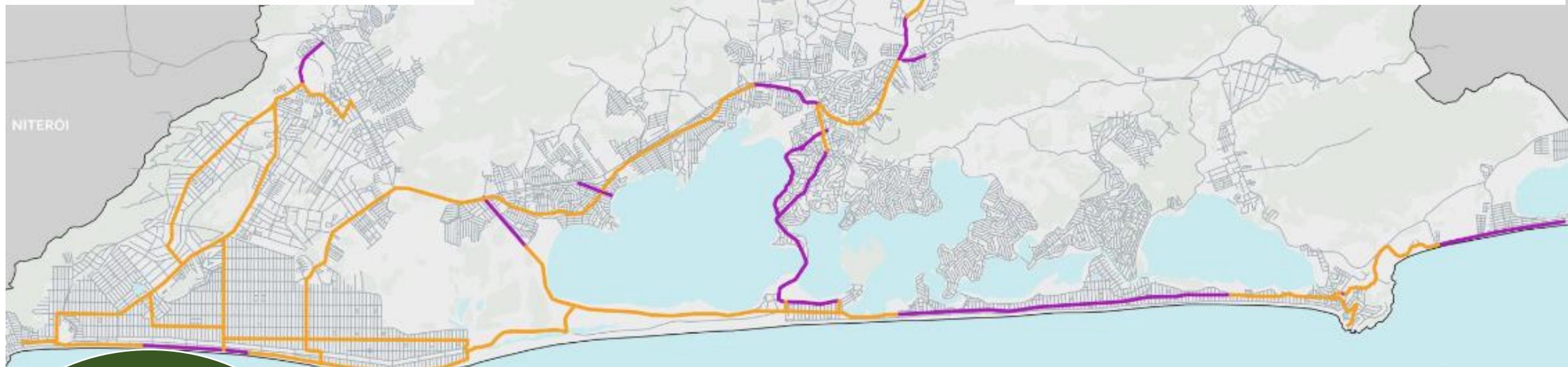
# Mobilidade por bicicleta

## LEGENDA

Ciclovias/Ciclofaixas existentes 

Ciclovias/Ciclofaixas Propostas 

Rede cicloviária proposta  
conectando os trechos já  
existentes



Melhorar  
sinalização  
existente

Zonas 30

Plano de  
manutenção

Estudar rotas  
intermunicipais

Foco de  
ciclista

Tratamento  
de  
cruzamentos

## Zonas 30Km



- Reduzir limite de velocidade em vias locais para 30km/h para aumentar a segurança no trânsito
- Implantar Zonas 30 bem demarcadas com priorização do pedestre e ciclista em complemento às rotas clicáveis

— Vias Arteriais e Coletoras

□ Áreas Potenciais para Implantação de Zona 30



# Mobilidade por bicicleta

Ampliar as  
“vermelhinhas”  
e avaliar bikes  
e patinetes  
elétricos

Lugar no ônibus  
para embarcar  
bicicleta

Pontos de  
apoio ao  
ciclista

Programas de  
educação  
específicos

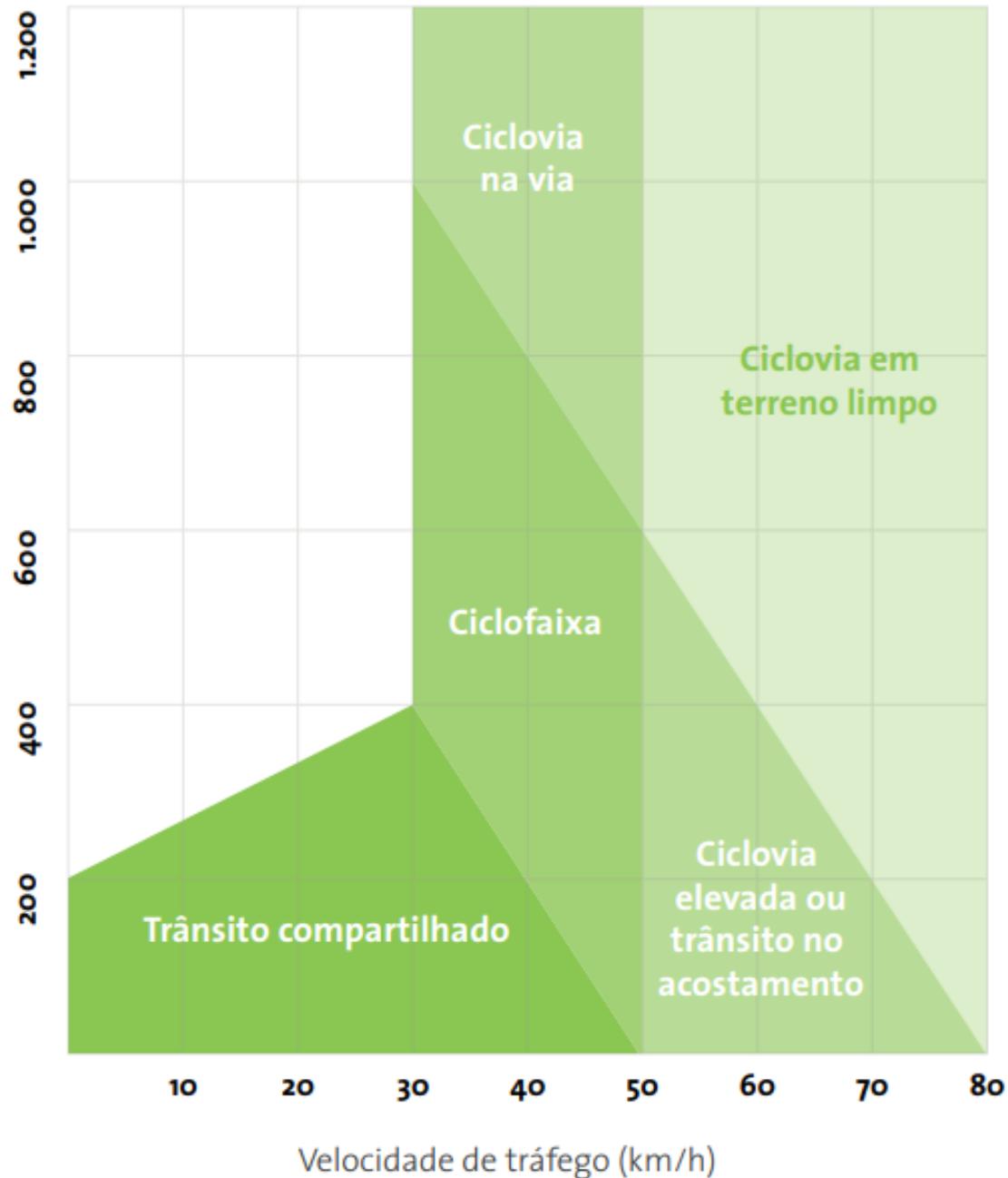
Seguro  
popular para  
roubos e  
acidentes



# Mobilidade por bicicleta

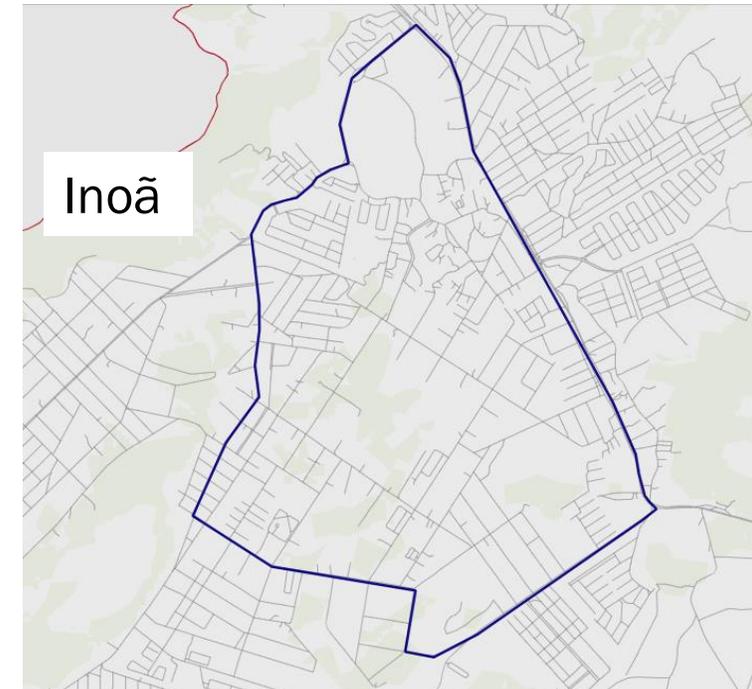
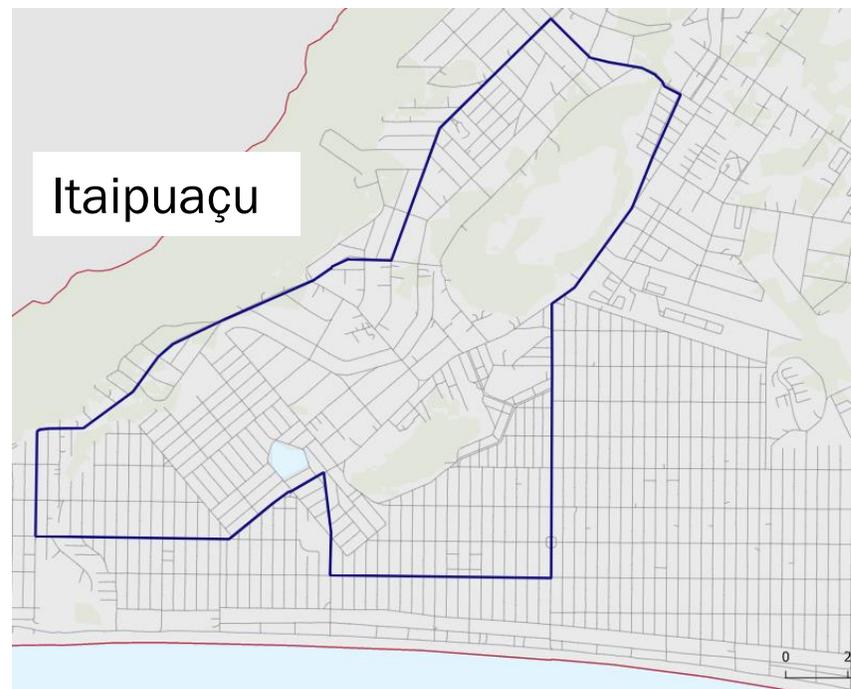
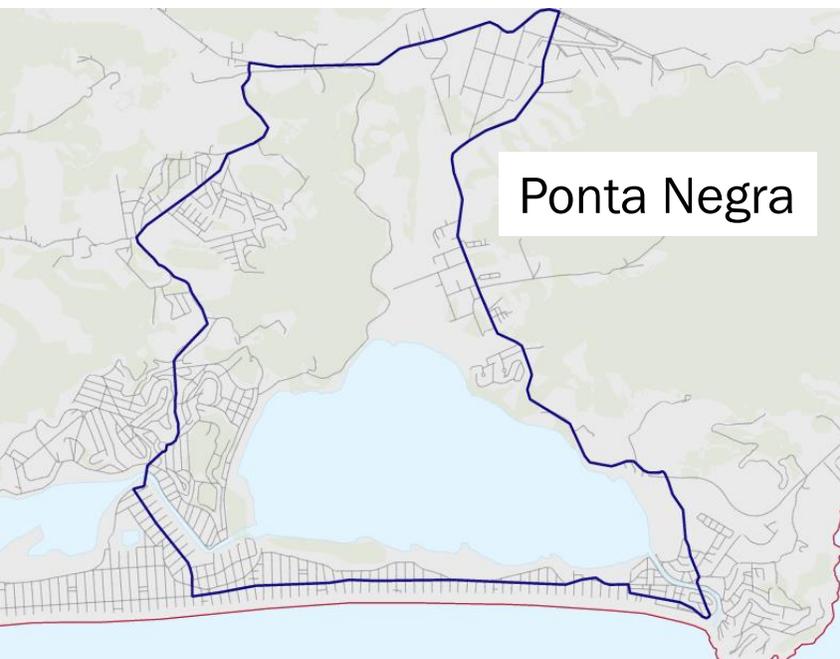
Tráfego horário (bicicletas por hora/sentido)	Largura útil unidirecional (metros)		Largura útil bidirecional (metros)	
	Mínima	Desejável	Mínima	Desejável
Até 1.000	1,00*	1,50	2,00*	2,50
de 1.000 a 2.500	1,50	2,00	2,50	3,00
de 2.500 a 5.000	2,00	3,00	3,00	4,00
mais de 5.000	3,00	4,00	4,00	6,00

Volume de veículos motorizados/hora



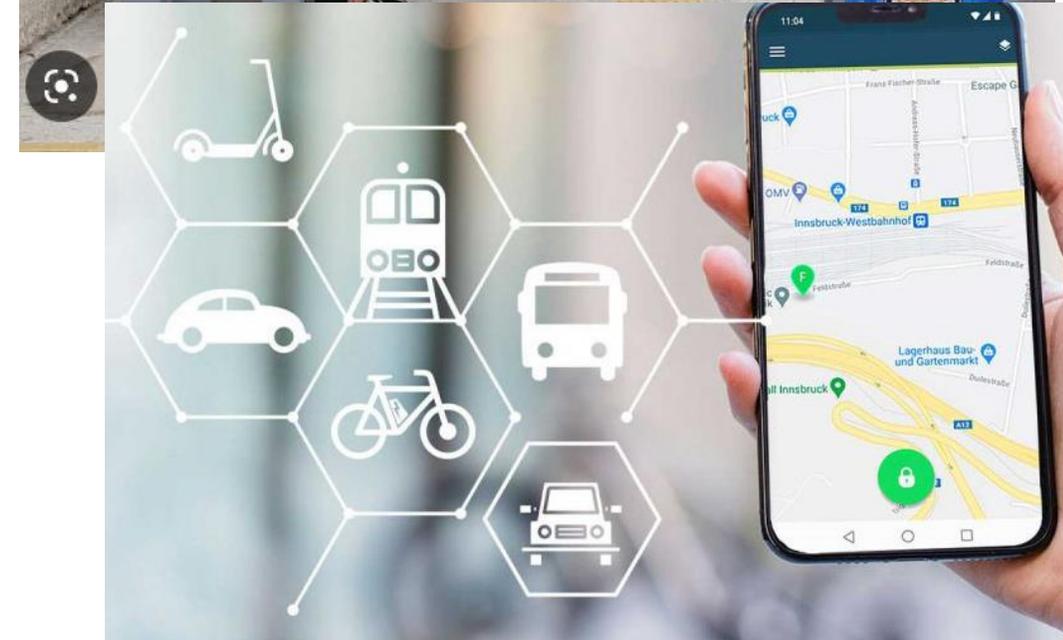
# Transporte Coletivo – Curto Prazo

- Readequação da rede do transporte coletivo com criação de linhas circulares (demandas internas) e linhas perimetrais (sem passar pelo centro);
- Reprogramação Operacional em dias úteis, sábados e domingos (melhoria nos horários e números de viagens);



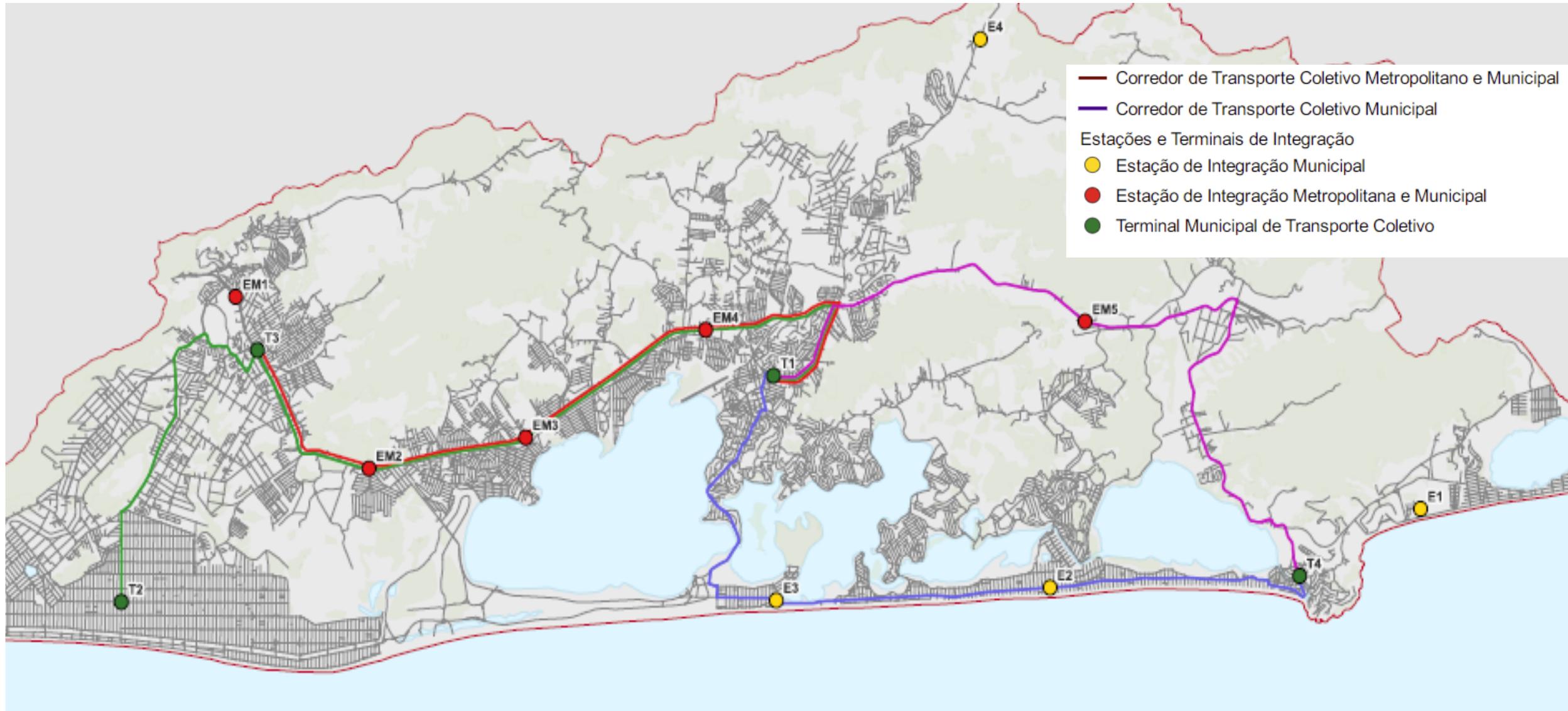
# Transporte Coletivo – curto prazo

- Demarcação padronizada dos pontos de ônibus;
- Acessibilidade Universal – pontos, terminais e veículos;
- Melhorar a tecnologia – app com mais informações;
- Avaliação periódica da qualidade do serviço

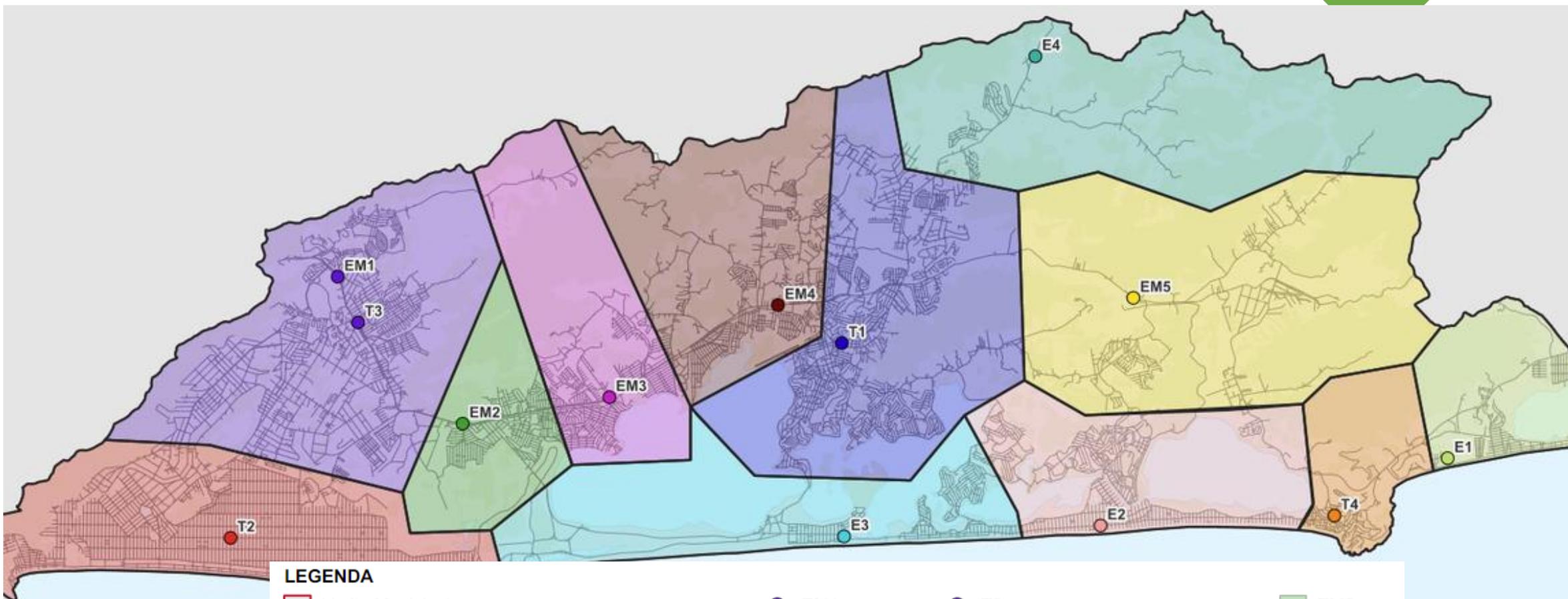


# Transporte Coletivo Médio Prazo

- Rede tronco alimentada com integração inter e intra municipal



# Alimentação do Transporte Coletivo



## LEGENDA

□ Limite Municipal

— Logradouros

### ESTAÇÕES E TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO

- E1
- E2
- E3
- E4

- EM1
- EM2
- EM3
- EM4
- EM5
- T1
- T2

- T3
- T4

### BACIAS DE ALIMENTAÇÃO

- E1
- E2
- E3
- E4
- EM1, T3

- EM2
- EM3
- EM4
- EM5
- T1
- T2
- T4

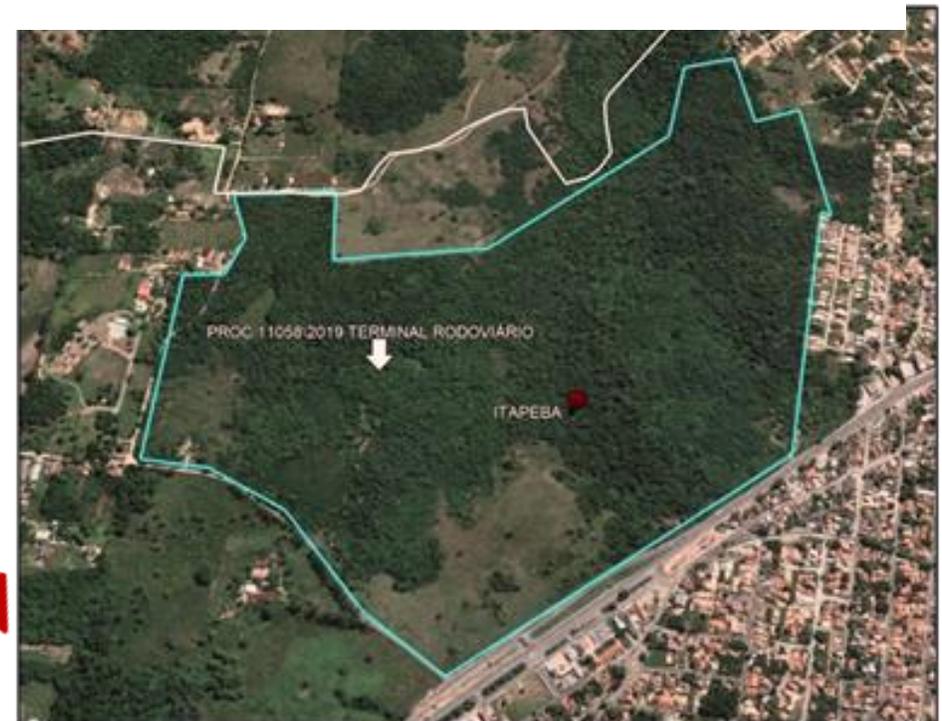
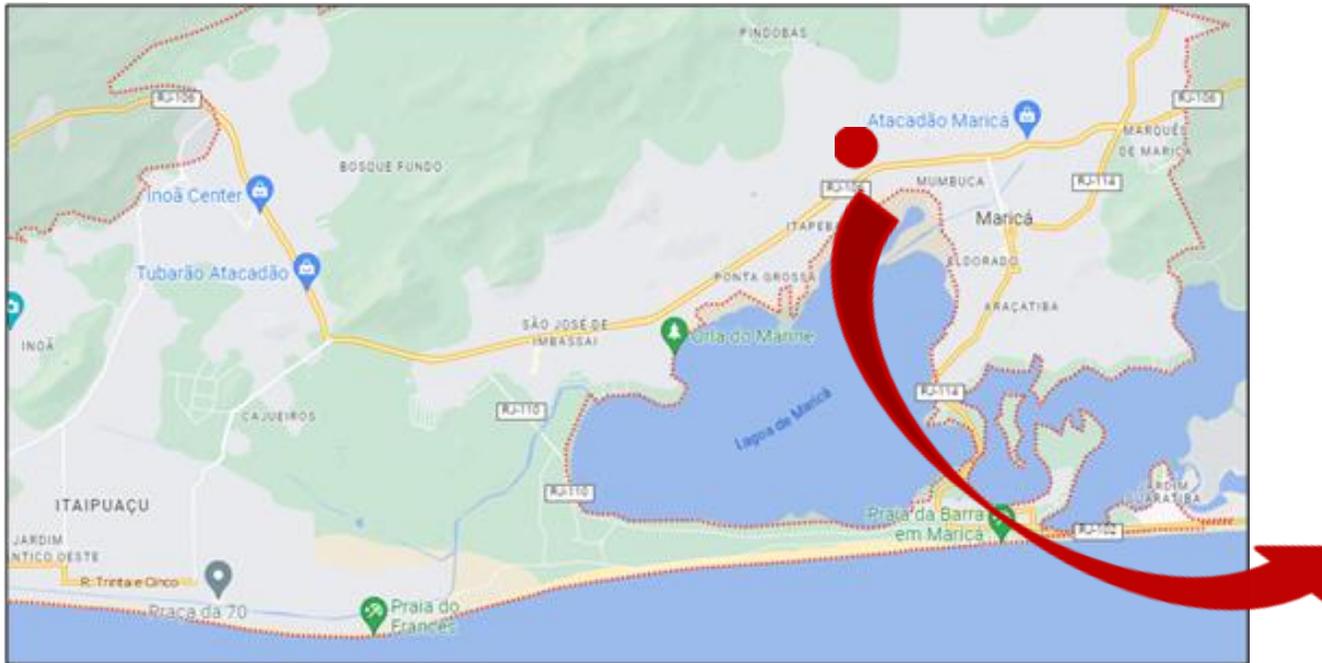
# Transporte Coletivo – médio prazo

- Estações de com bicicletários e área que permitam a integração intermodal;
- Potencialização de pistas exclusivas para o transporte coletivo;
- Incentivo à utilização de transportes complementares, como vans ou transporte sob demanda para classe média.
- Elaborar estudo de Viabilidade de Implantação de Transporte sobre Trilhos



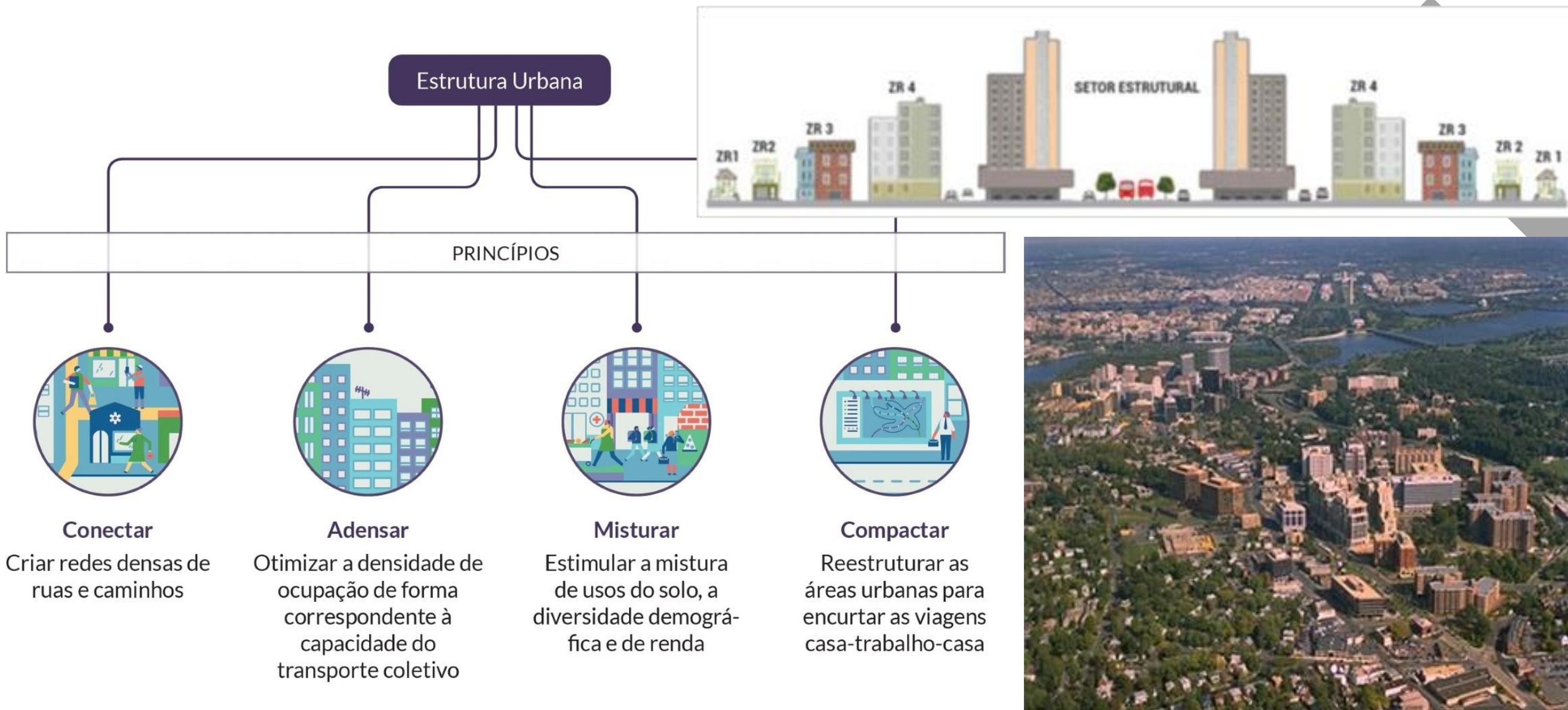
# Transporte Coletivo – Médio Prazo

- Alteração da localização da rodoviária de Maricá, retirando as linhas intermunicipais e metropolitanas da área central e integrando estas ao sistema municipal;

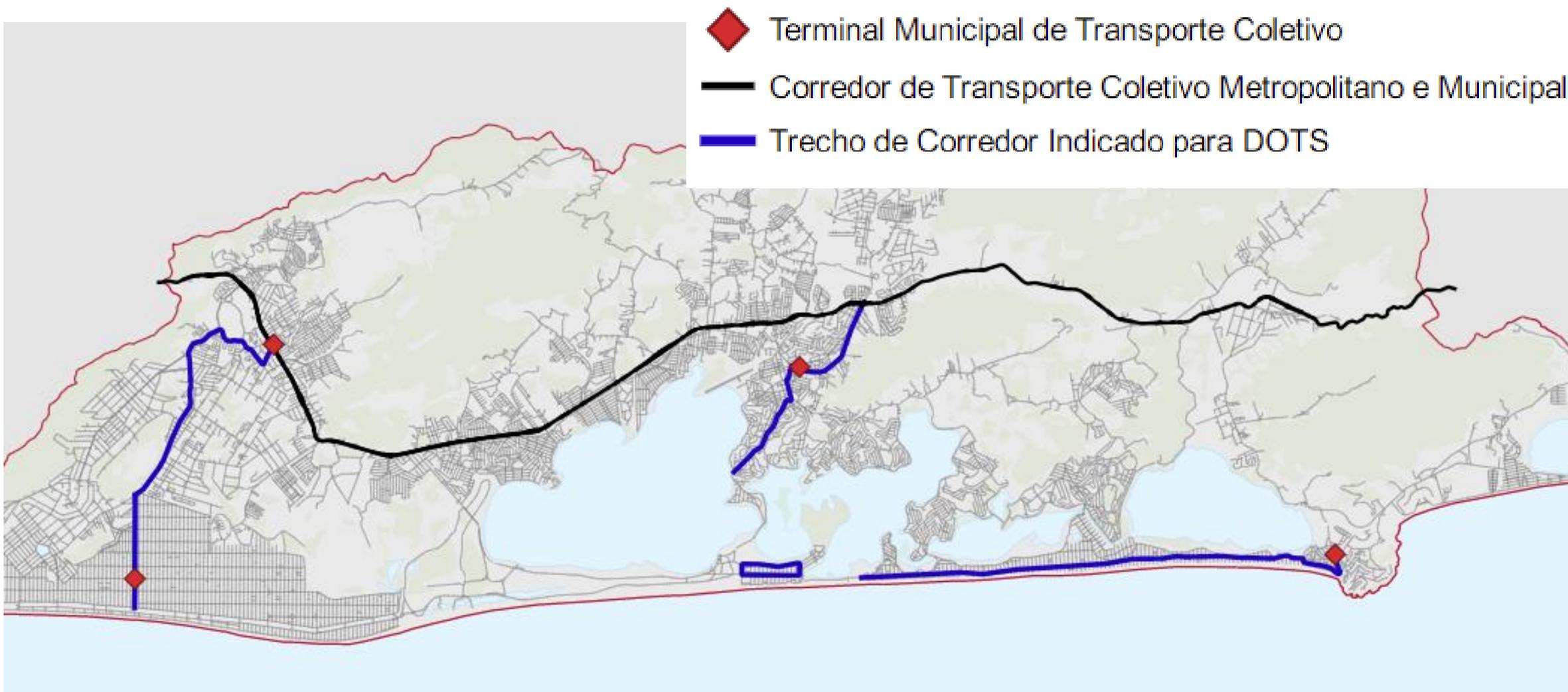




# Transporte Coletivo – Desenvolvimento Orientado ao Transporte



## Transporte Coletivo – Desenvolvimento Orientado ao Transporte



## Transporte complementar por vans

- Tornar o serviço de vans um complementar, conectado com o Transporte Coletivo;
- Criar um atendimento específico para pessoas com deficiência: transporte porta a porta por agendamento prévio.



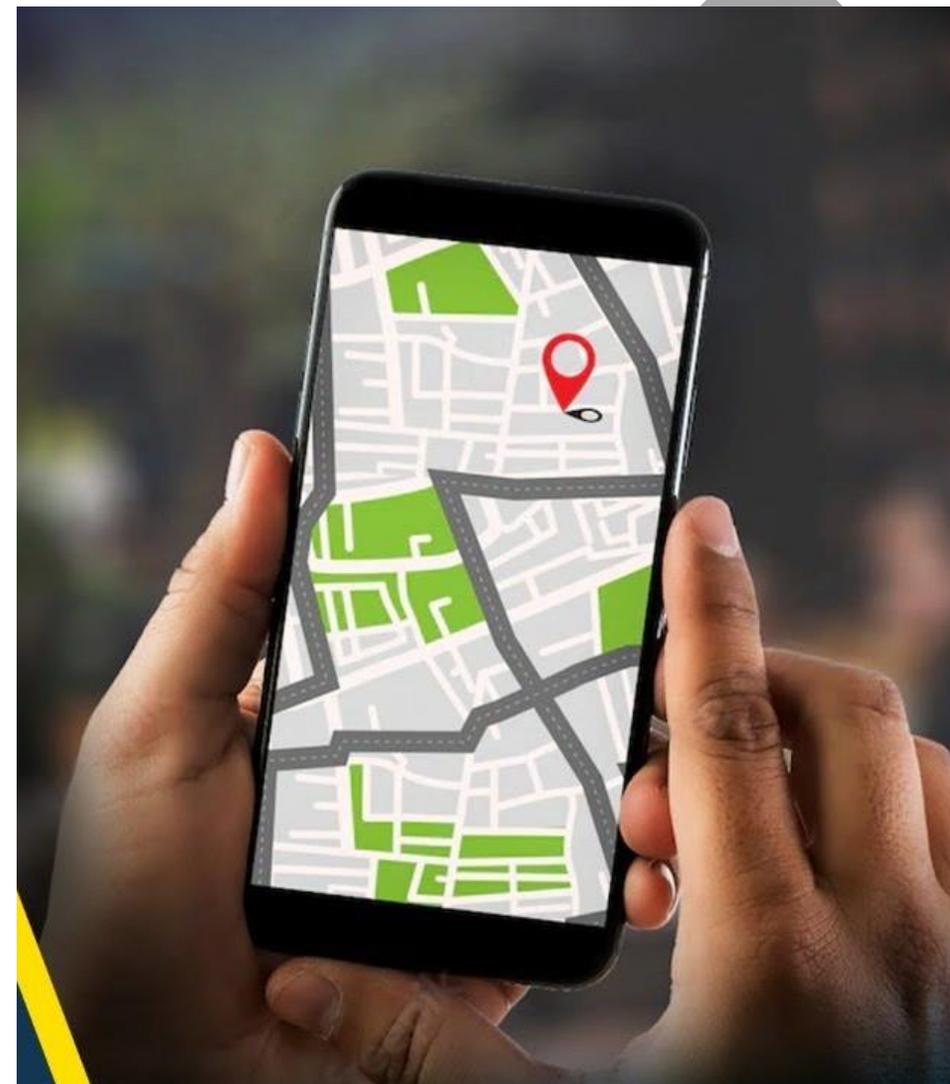
# Transporte Remunerado de Passageiros por Veículo Compartilhado

Aplicativo  
Público

Melhor condição  
de trabalho para  
os motoristas

Tarifa Justa

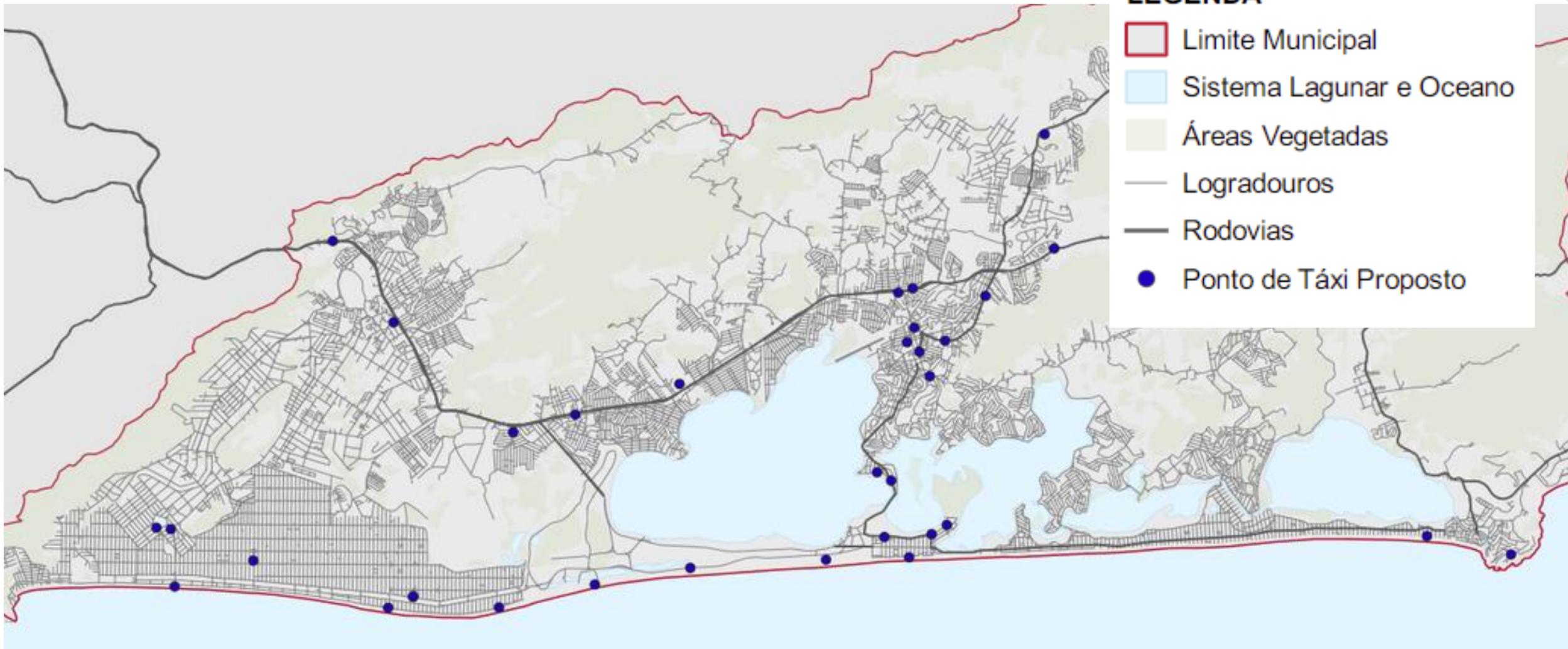
Apenas Transporte  
Compartilhado



# Táxi

## LEGENDA

- ▭ Limite Municipal
- ▭ Sistema Lagunar e Oceano
- ▭ Áreas Vegetadas
- Logradouros
- Rodovias
- Ponto de Táxi Proposto



- Demarcação de pontos de táxi perto de equipamentos de uso coletivo e culturais;

# Táxi e Mototáxi

- Revisão dos regulamentos;
- Incentivos para renovação constante da frota;
- Vistorias de manutenção dos veículos;
- Revisão da política tarifária;
- Inclusão do táxi e mototáxi no aplicativo conjunto com o Transporte Coletivo;
- Foco do mototáxi como alimentador do Transporte Coletivo (dentro da mesma região)
- Descontos no app;
- Pagamento com o Cartão Mumbuca



## Escolar

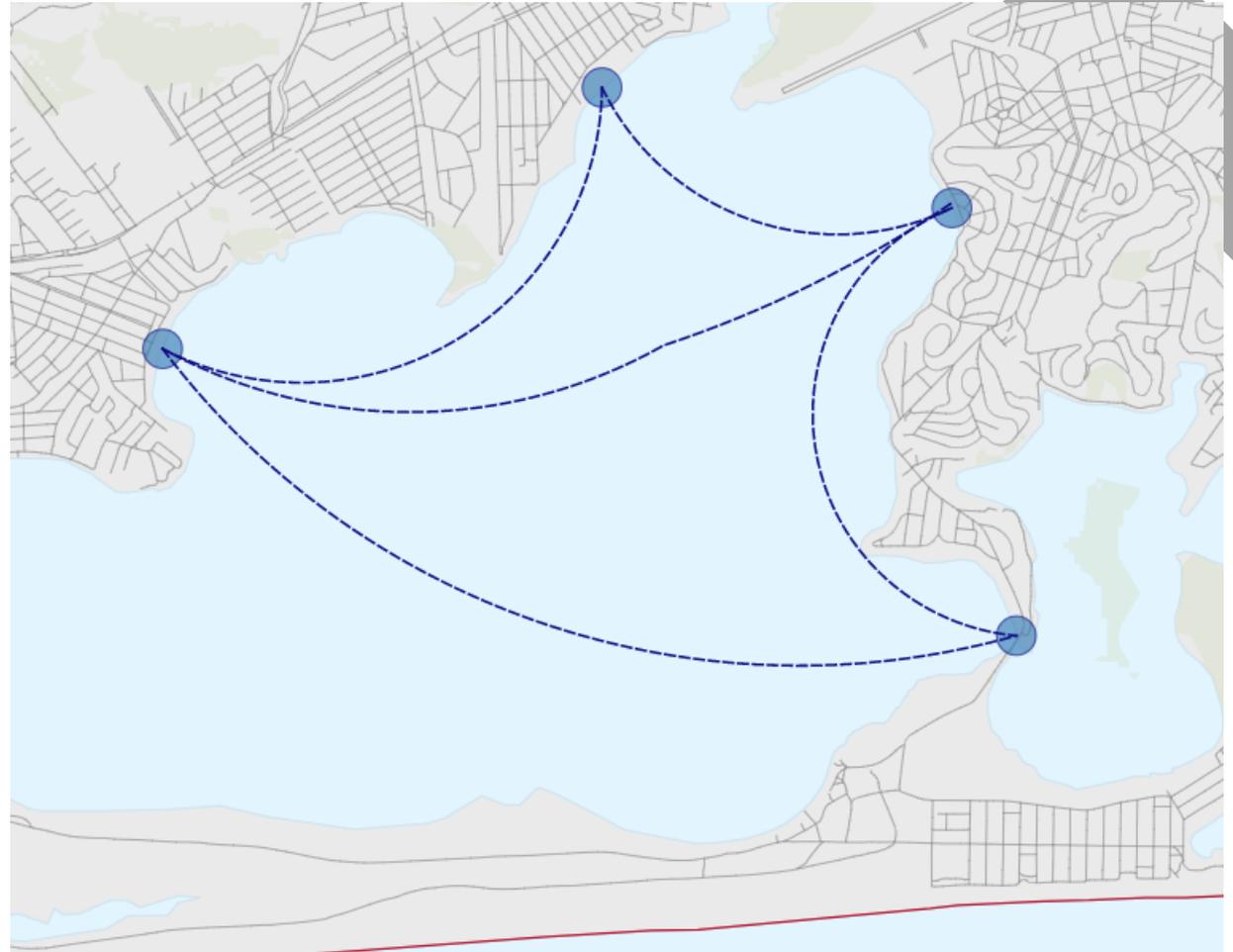
- Permitir aos permissionários do transporte escolar a prestação de serviços de **transporte fretado, fora dos horários de transporte de estudantes;**
- Incentivo à **renovação da frota;**
- Contratar para transportes necessários de funcionários da Prefeitura



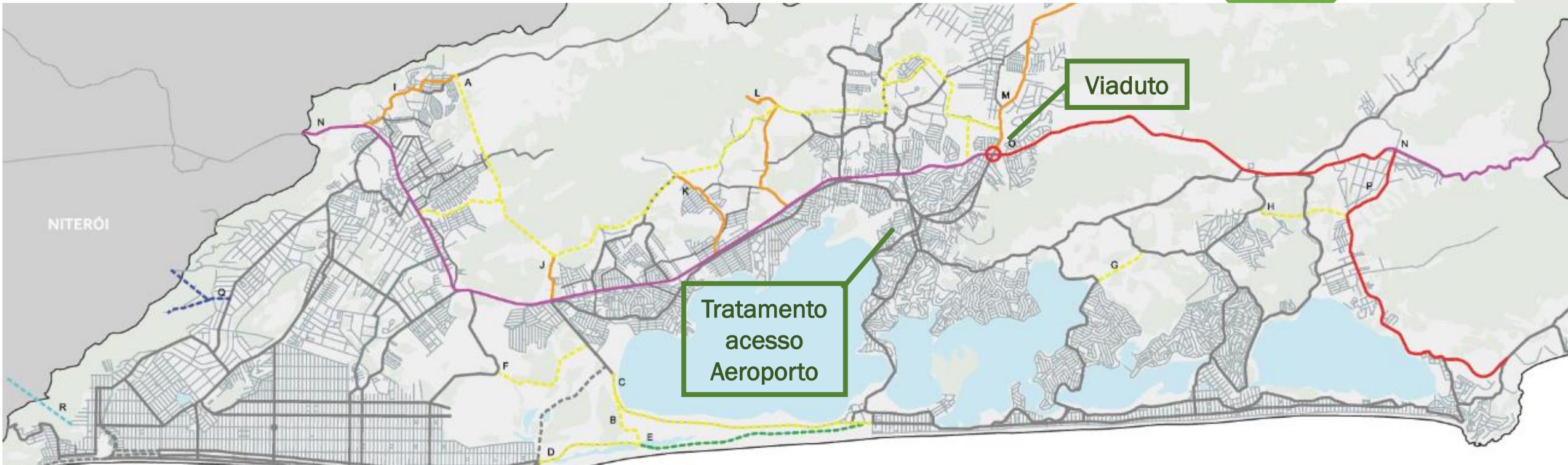
# Transporte Hidroviário

---

Avaliar a Implantação de sistema com cais específicos para servir ao **transporte turístico** por **barcos e lanchas**;



# Espaço e Circulação - Geral



## Vias propostas

- A. TransMaricá Norte
- B. RJ-110
- C. Av. Maysa (RJ-102)
- D. Estrada da Praia (RJ-102)
- E. Via Parque
- F. Inoã
- G. Ligação C.45/46
- H. Ligação C.33/07

## Melhorias viárias

- I. Estrada Montel
- J. Manoel Gomes Quintanilha
- K. Estrada do Retiro
- L. Estrada de Camburi
- M. RJ-114

## Implantação de pistas marginais

- N. RJ-106

## Duplicação do trecho

- O. RJ-106
- P. Estrada de Ponta Negra

- Q. Ligação Caucaia - Sapê

- R. Diretriz do Túnel

- Interseção em desnível (RJ-106)

# DESTAQUES

---

**TRANS MARICÁ NORTE**

**TRATAMENTO DA RJ – 106 (AMARAL PEIXOTO)**

**LIGAÇÕES ITAIPUAÇU – PONTA NEGRA**

**ACESSOS À ÁREA CENTRAL E PLANO DE CIRCULAÇÃO DO CENTRO**

**LIGAÇÃO RJ - 118 ATÉ A RJ – 114 VIA DISTRITOS INDUSTRIAIS**

# Espaço e Circulação – TransMaricá Norte



- Amaral Peixoto (RJ-106)
- TransMaricá Norte
- Ligações com a rodovia

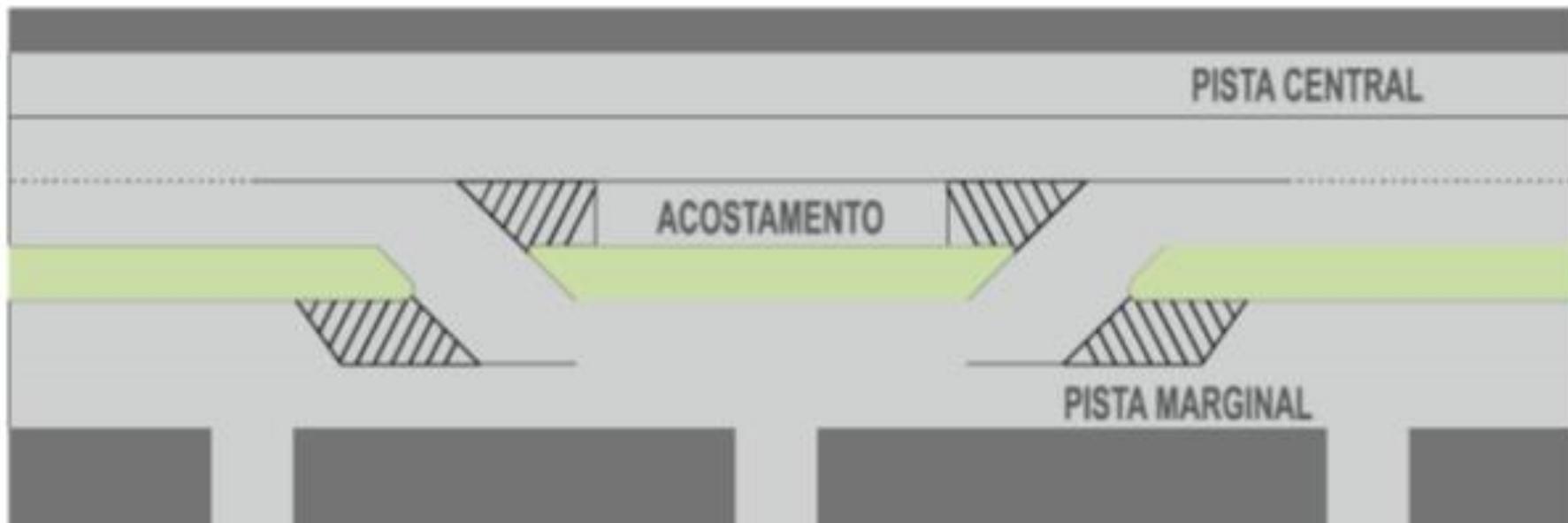
## Espaço e Circulação – Rodovia Ernani Amaral Peixoto

Tratamento das interseções – algumas em desnível

Reserva de Área para Pistas Marginais

Estacionamento apenas na marginal

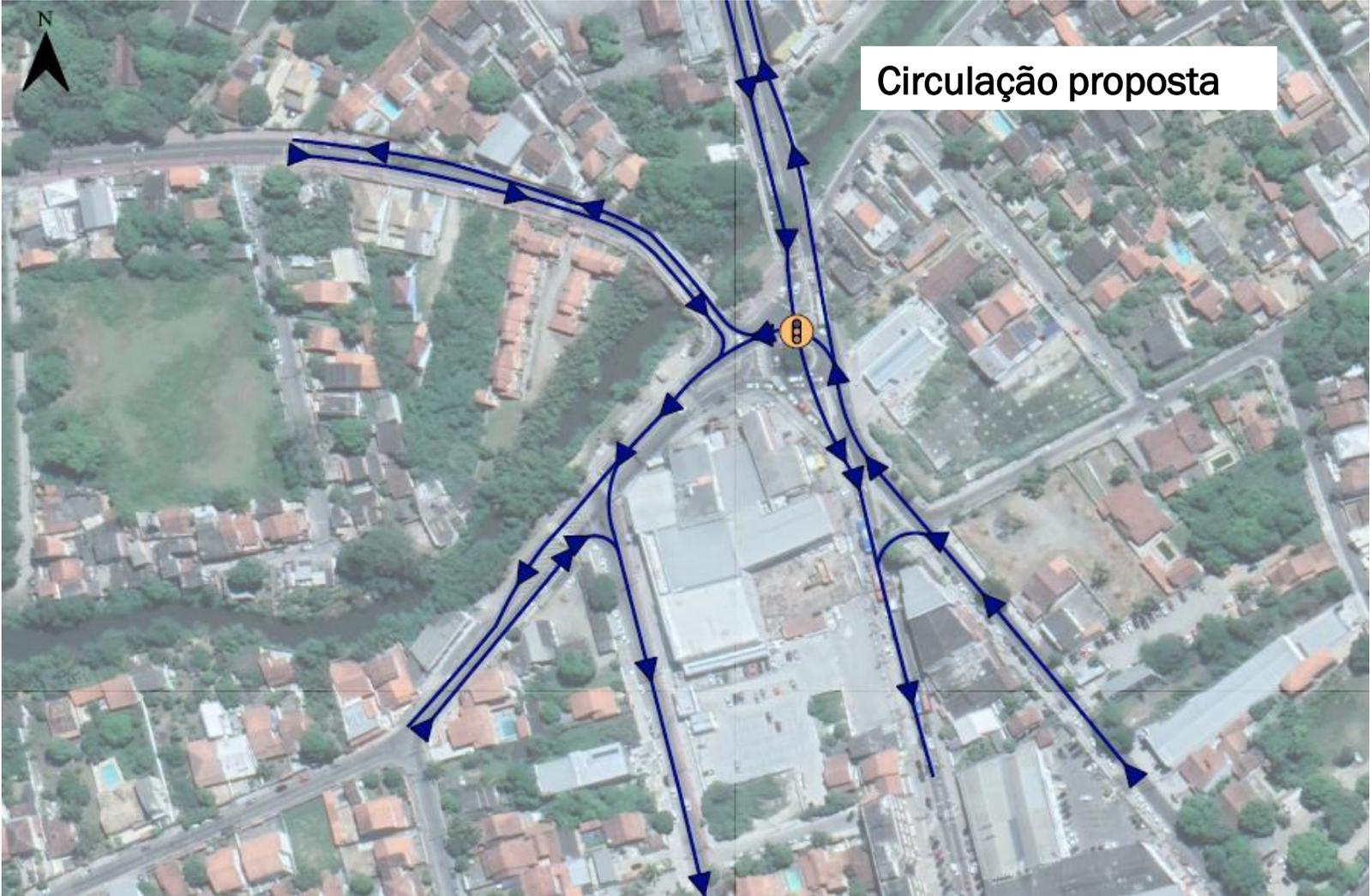
Padrão de articulação com a marginal com agulhas



# Espaço e Circulação – Área Central

Exemplo: Rotatória Mumbuca

Elaborar  
Projeto de  
Circulação  
completo da  
Área Central



## Espaço e Circulação – área central

Desestímulo ao  
automóvel

Estacionamento  
rotativo com  
fiscalização

Redução de  
vagas de  
estacionamento

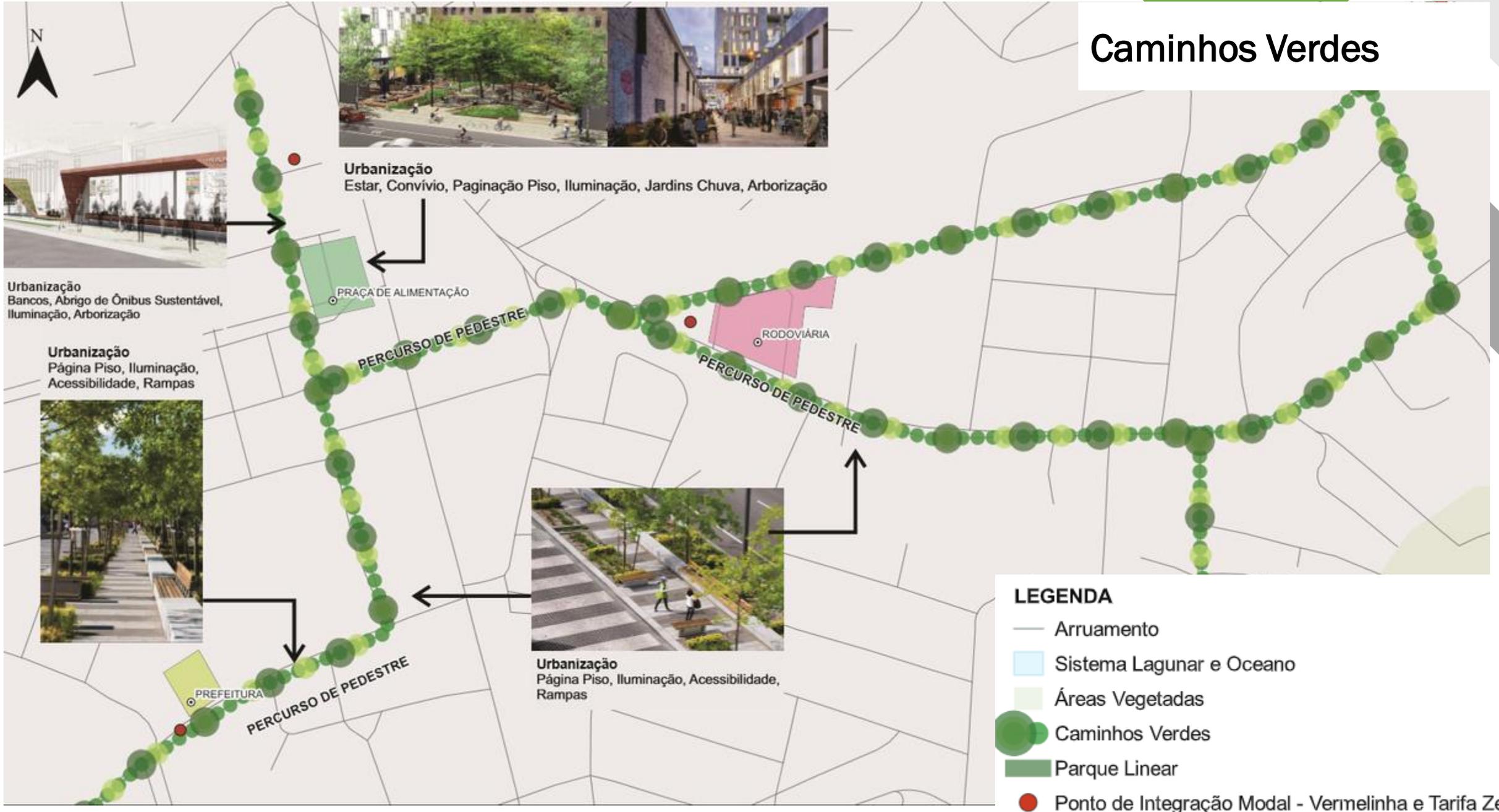
Privilegiar o  
pedestre o  
ciclista e o  
Transporte  
Coletivo nas vias

Criar rotas  
alternativas que  
contornem o  
centro para  
veículos  
motorizados

Priorizar  
sentido único  
nas vias

Estudar novos  
acessos do  
centro à RJ-  
106 inclusive o  
do Aeroporto

# Caminhos Verdes



# Espaço e Circulação - Ruas Completas

- Valorizar a rua como ambiente ecologicamente sustentável destinado tanto a um deslocamento agradável e seguro quanto à convivência.
- Seleção de RUAS COMPLETAS DE INTERESSE SOCIAL DE PERMANÊNCIA E CONVIVENCIA para tratamento urbanístico completo em prol dos usos para além da mobilidade urbana.



# Espaço e Circulação – Tratamento de Travessias

Aumentar  
área para o  
pedestre

Diminuir a  
largura da  
travessia

Foco  
semafórico  
específico

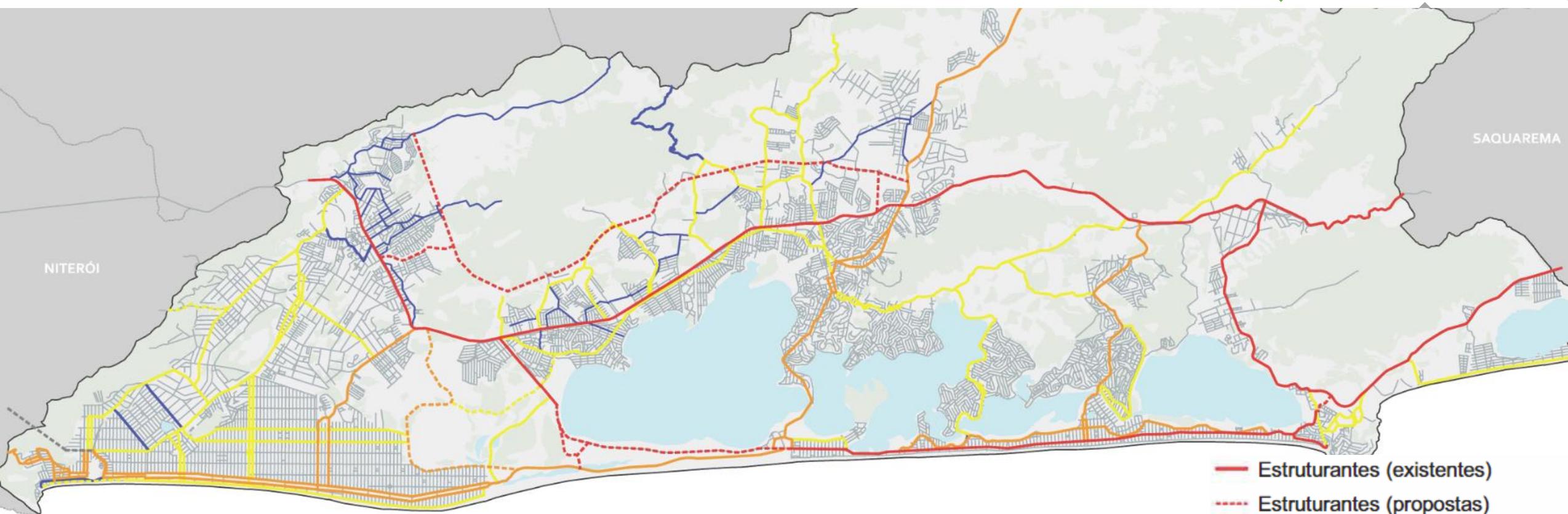
Tempo de  
semáforo  
suficiente

Estudos  
geométricos

Rampas de  
acessibilidade



## Espaço e Circulação – Hierarquização Viária



- Estruturantes (existentes)
- - - Estruturantes (propostas)
- Arteriais Primárias (existentes)
- - - Arteriais Primárias (propostas)
- Arteriais Secundárias (existentes)
- - - Arteriais Secundárias (propostas)
- Coletoras
- Locais

## Transporte Individual Motorizado

- Aluguel de carros elétricos;
- Vagas com sistema de carregamento de bateria de carros elétricos privados;
- Inclusão no código de obras da exigência de disponibilização de vagas com sistema de carregamento de carros elétricos em empreendimentos de médio e grande porte.
- Substituição da frota de táxi, a médio e longo prazo, por carros movidos a energia elétrica (integral ou híbrida);



## Segurança e Educação para o Trânsito

- Redução da velocidade nas **vias arteriais e coletoras** de 60Km/h para **50Km/h**;
- Redução da velocidade nas **vias locais** para **30Km/h**;
- Aumento do controle das velocidades praticadas por **fiscalização eletrônica**.



## Segurança e Educação para o Trânsito

- Implantação de duas frentes principais de educação para o trânsito:
  - **Campanhas Temáticas Frequentes**
  - Inclusão do tema na **grade curricular** das **redes de ensino**;

Figura 54 – Quebra-cabeça



Figura 56 – Jogo da memória da mobilidade



# Logística Urbana

- **Incentivar** o uso logístico no entorno das **rodovias**;
- Prever a ligação Ferroviária do Porto de Jaconé a malha federal
- **Inibir** a implantação de grandes plantas fabris **dentro da mancha urbana**;
- Realizar ampla discussão no **Centro** e em **Itaipuaçu** sobre implantação de medidas de **restrição de tráfego de carga**;
- Implantar regime específico de **carga e descarga** na região central da cidade com **restrições de horário**.



# Governança e Gestão da Mobilidade

Reestruturação  
em torno de um  
órgão único

Concurso  
público e  
valorização do  
servidor efetivo

Capacitações  
constantes da  
equipe  
técnica

Troca de  
experiência com  
outros órgãos de  
mobilidade no  
Brasil e no mundo

Fortalecer a  
interação da gestão  
da mobilidade com  
a gestão urbanística

Participação  
popular: criação  
do Conselho de  
Mobilidade  
Urbana

# Alinhamento Viário

## Alinhamento Viário

O sistema viário municipal principal de Maricá deverá contar com 44 corredores, totalizando cerca de 309 km de vias, sendo:

**114 km** de vias **Estruturantes**;

**45 km** de vias **Arteriais Primárias**;

**150 km** de vias **Arteriais Secundárias**;

**54 km** de vias **Coletoras**;

## Alinhamento Viário – características geométricas proposta

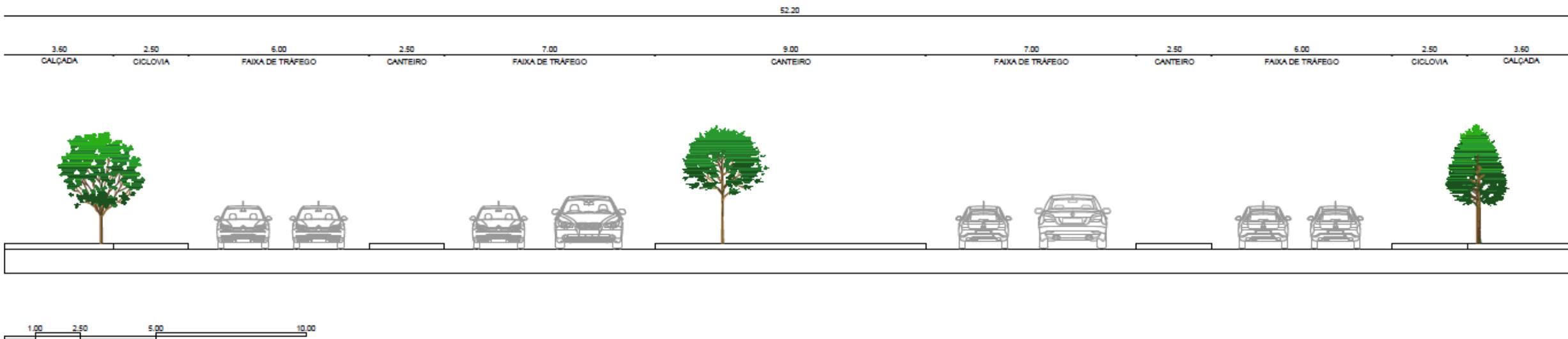


CLASSE DA VIA	LARGURA MÍNIMA (m)
Estruturante	52,20
Arterial Primária	34,60
Arterial Secundária	28,80
Coletora	19,70
Local	15,00
Ciclovia	1,50 (unidirecional); 2,50 a 3,00 (bidirecional)
Vias de pedestre	5,60 (3,60 para livre circulação e 2,00 para serviço/mobiliário urbano)

# Alinhamento Viário – características geométricas proposta

Classe da via	Calçada (larguras mínimas em m)		Faixa de estacionamento(3) (dimensões em m)	Faixa de rolamento (m)	Ciclofaixa (largura em m)
	Faixa Livre (Passeio)	Faixa de serviço (2)			
Estruturante	2,90	0,70	2,00 (marginais)	3,50 e 3,00 (marginais)	1,50 unidirecional; 2,50 a 3,00 bidirecional
Arterial Primária	2,90	0,70	2,20	3,50	
Arterial Secundária	2,40	0,70	2,20	3,30	
Coletora	2,40	0,70	2,00	3,50	
Local	1,30	0,70	2,00	3,50	-

SEÇÃO TIPO A: VIA ESTRUTURANTE



## Alinhamento Viário – Exemplo: Corredor 2



02. Av. Pref. Alcebíades Mendes (RJ-102)

— Av. Pref. Alcebíades Mendes (RJ-110) [02\_TRECHO 01]

— Av. Pref. Alcebíades Mendes (RJ-110) [02\_TRECHO 01A]

— Av. Pref. Alcebíades Mendes (RJ-110) [02\_TRECHO 02]

- - - R. Trinta e Sete (RJ-110) [02\_TRECHO 03]

# Alinhamento Viário – Exemplo: Corredor 2

## CORREDOR 2 - RJ-110 (AV. PREFEITO ALCEBÍADES MENDES)

Nome da via	Cod	Descrição Trecho	Hierarquização Viária	Extensão do Trecho	Plataforma da via (m)	Uso do Solo - Legislação	PROPOSTA DE ALINHAMENTO		Observação
							ACRÉSCIMO LD / LE (m)		
Av. Pref. Alcebiades Mendes - RJ-110	2_Trecho 01	Esquina da Rod. Amaral Peixoto (RJ-106) até à Rua João Rizo	Estruturante	0,52	20,00	ZC-2 (Zona de Comércio e Serviços de Bairro)	0,00	0,00	Trata-se de trecho já totalmente ocupado por residências, apresenta-se em pista dupla com canteiro e coincide com a diretriz de uma via estruturante, a RJ-110. Em princípio, por coincidir com uma rodovia estadual, sua classificação hierárquica passa a ser a de Via Estruturante, com plataforma de 52,20m, o que resultaria em significativa desapropriação. Portanto, propõe-se, para este trecho, manter o alinhamento atual e redesenhar a via aplicando-lhe o conceito de Rua Completa.
Av. Pref. Alcebiades Mendes - RJ-110	2_Trecho 01 A	Da Rua Rua João Rizo até Ponte Rio Brejo da Costa	Estruturante	1,07	20,00	ZC-2 (Zona de Comércio e Serviços de Bairro)	14,60	0,00	Por coincidir com a diretriz de uma rodovia estadual, RJ-110, em área urbana, e sem ocupação ao lado direito, propõe-se a implantação de seção de 34,60 m, Via Arterial. A ciclovia deverá ficar ao lado direito da via.
Av. Pref. Alcebiades Mendes - RJ-110	2_Trecho 02	Trecho da RJ-110 com início na ponte sobre o Rio Rio Brejo da Costa até interseção com a Av. Maysa	Estruturante	0,63	20,00	ZMPF (Zona Marginal de Proteção Fluvial)	7,30	7,30	Por coincidir com a diretriz de uma rodovia estadual, RJ-110, em área urbana, propõe-se a implantação de seção de 34,60 m, Via Arterial. A ciclovia deverá ficar ao lado direito da via.
TRECHO PLANEJADO: CONEXÃO DA AV. PREF. ALCEBIADES MENDES (RJ-110) COM A ESTRADA DA PRAIA (RUA TRINTA E SETE)	2_trecho 03	Trecho da RJ-110 que inicia na interseção com Av. Maysa até a interseção com a Estrada da Praia.	Estruturante	1,92			18,80	15,80	Por coincidir com a diretriz de uma rodovia estadual, RJ-110, em área urbana, propõe-se a implantação de seção de 34,60 m, Via Arterial. A ciclovia deverá ficar ao lado direito da via. Por se tratar de trecho a ser implantado, o alinhamento, a partir do eixo, deverá ser LE: 12,10 m; LD: 15,10 m.

# CONTINUE PARTICIPANDO

---

<https://www.marica.rj.gov.br/marica-mobilidade/>



**OBRIGADO**

