



PREFEITURA DUQUE DE CAXIAS

BOLETIM OFICIAL DO MUNICÍPIO

BOLETIM Nº 6258 • Duque de Caxias • Estado do Rio de Janeiro • 27 de Agosto de 2015

PODER EXECUTIVO

Prefeito Municipal
ALEXANDRE AGUIAR CARDOSO

Vice Prefeito Municipal
LAURY DE SOUZA VILAR

Secretário Municipal de Governo
LUIZ FERNANDO SILVA DE MAGALHÃES COUTO

Procurador Geral do Município
ANDRÉ LUIS MANÇANO MARQUES

Secretária Municipal de Ações Institucionais e Comunicação
TATYANE AZEVEDO DE FREITAS LIMA

Secretário Municipal de Planejamento, Habitação e Urbanismo
LUIZ EDMUNDO HORTA BARBOSA DA COSTA LEITE

Secretário Municipal de Controle Interno
JULIO OSCAR LAGUN FILHO

Secretário Municipal de Administração
SIDNEY CESAR SILVA GUERRA

Secretário Municipal de Fazenda
ARTHUR CARVALHO MONTEIRO

Secretário Municipal de Transportes e Serviços Públicos
TARCE DE FREITAS LIMA FILHO

Secretário Municipal de Obras
LUIZ FELIPE CARNEIRO LEÃO

Secretário Municipal de Educação
MARCOS REZENDE VILLAÇA NUNES

Secretário Municipal de Saúde
CAMILLO DE LÉLLIS CARNEIRO JUNQUEIRA

Secretário Municipal de Cultura e Turismo
JESUS CHEDIAK

Secretária Municipal de Assistência Social e Direitos Humanos
CLÁUDIA PEIXOTO FABIANO THEODORO

Secretário Municipal de Esportes e Lazer
CARLOS ALBERTO OLIVEIRA DO NASCIMENTO

Secretário Municipal de Meio Ambiente, Agricultura e Abastecimento
LUIZ GUIMARÃES FALCÃO VERGARA

Secretário Especial de Defesa Civil e Políticas de Segurança
MARCELLO SILVA DA COSTA

Secretário Especial de Trabalho, Emprego, Renda e Políticas de Desenvolvimento Econômico
DALMAR LÍRIO MAZINHO DE ALMEIDA FILHO

AUTARQUIA
IPMDC – INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DOS SERVIDORES PÚBLICOS DO MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS
Presidente
WAGNER DE JESUS SOARES

FUNDEC – FUNDAÇÃO DE APOIO À ESCOLA TÉCNICA, CIÊNCIA, TECNOLOGIA, ESPORTE, LAZER, CULTURA E POLÍTICAS SOCIAIS DO DUQUE DE CAXIAS
Presidente
ELDER LUGON

PODER LEGISLATIVO

Presidente
EDUARDO MOREIRA DA SILVA

1º Vice-Presidente
JULIANA FANT ALVES

2º Vice-Presidente
MARCOS VINICIUS DE MORAES

1º Secretário
SÉRGIO ALBERTO CORRÊA DA ROCHA

2º Secretário
ADEMIR MARTINS

Diretor
LAURECY DE SOUZA VILLAR

PODER JUDICIÁRIO

DIRETORA DO FÓRUM

Dra. Natacha Nascimento Gomes Tostes Gonçalves de Oliveira

VARAS CRIMINAIS

1ª Vara - Dra. Virginia Lucia Lima da Silva

2ª Vara - Dra. Daniela Barbosa Assumpção de Souza

3ª Vara - Vago

4ª Vara - Dr. Paulo Rodolfo Maximiliano de Gomes Tostes

VARAS CÍVEIS

1ª Vara - Dr. Maxwell Rodrigues da Silva

2ª Vara - Dra. Natacha Nascimento Gomes Tostes Gonçalves de Oliveira

3ª Vara - Dr. Carlos Marcio da Costa Cortazio Correa

4ª Vara - Dr. Luiz Alberto Carvalho Alves

5ª Vara - Dra. Sylvia Therezinha Hausen de Area Leão

6ª Vara - Dr. Leonardo Grandmasson Ferreira Chaves

7ª Vara - Vago

VARAS DE FAMÍLIA

1ª Vara - Dra. Mafalda Lucchese

2ª Vara - Dra. Andrea Barroso Silva de Fragoso Vidal

3ª Vara - Dra. Fernando Antonio de Souza e Silva

4ª Vara - Vago

5ª Vara - Dra. Vera Maria Andrade Lage

VARA DA INFÂNCIA, DA JUVENTUDE E DO IDOSO

Dr. Ailton Augusto dos Sastos

JUIZADO DA VIOLÊNCIA DOMÉSTICA E FAMILIAR CONTRA A MULHER

Dr. Antonio Alves Cardoso Junior

PRIMEIRO JUIZADO ESPECIAL CÍVEL

Dr. Valmar Gama de Amorim

SEGUNDO JUIZADO ESPECIAL CÍVEL

Dr. Carlos Eduardo Carvalho de Figueiredo

PRIMEIRO JUIZADO ESPECIAL CRIMINAL

Dr. Marcelo Menaged

SUMÁRIO

SUMÁRIO:

PODER EXECUTIVO:

ATOS DO PREFEITO MUNICIPAL

ATOS DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE GOVERNO

ATOS DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

ATOS DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE FAZENDA

ATOS DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO

ATOS DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE CULTURA E TURISMO

ATOS DA SECRETÁRIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL E

DIREITOS HUMANOS

ATOS DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE,

AGRICULTURA E ABASTECIMENTO

ATOS DO SECRETÁRIO ESPECIAL DE TRABALHO, EMPREGO E RENDA,

POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

FUNDEC

ATOS DO PRESIDENTE

PODER LEGISLATIVO

ATOS DO PRESIDENTE



**PODER EXECUTIVO
ATOS DO PREFEITO MUNICIPAL
DECRETO**

DECRETO N.º 6175 DE 26 DE AGOSTO DE 2015.

EMENTA: *Institui normas e procedimentos para a implantação do Plano de Mobilidade Cicloviário no Município.*

O PREFEITO MUNICIPAL DE DUQUE DE CAXIAS,
no uso de suas atribuições legais,

DECRETA:

Art. 1.º - Fica instituído no Município de Duque de Caxias, o PLANO DE MOBILIDADE CICLOVIÁRIO, de acordo com o que dispõem as diretrizes desenvolvidas pela Secretaria Municipal de Obras, constantes do Anexo Único que a este acompanha.

Art. 2.º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Professora Municipal de Duque de Caxias, em 26 de agosto de 2015.

ALEXANDRE AUGUSTO CARRIELLO
Prefeito Municipal



PLANO DE MOBILIDADE CICLOVIÁRIO
DUQUE DE CAXIAS - RJ

Caracterização e diagnóstico

O Município de Duque de Caxias localiza-se em Banguê Filadélfico a partir integrante da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Possui uma população aproximada de 479.700 habitantes considerando o município de 487.902 hab.

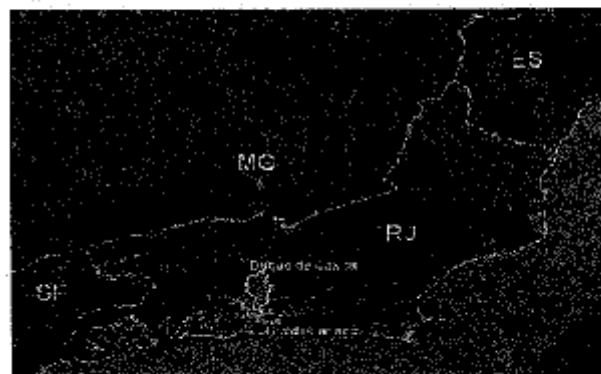


Figura 1 - Localização do município de Duque de Caxias - RJ.

Área de bicicleta é uma atividade urbana em Duque de Caxias, sendo este um meio de transporte considerado na região onde existem cerca de 70 mil bicicletas nas residências aproximadamente uma bicicleta para cada doze moradores, o suficiente para atender cerca de 8% de sua população. Em termos relativos e a maior proporção de bicicletas por habitantes em toda a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Esses números surpreendem ainda mais quando se observa que a maioria para a maioria de bicicletas é precária, utilizada sem o mínimo de segurança.

Essa falta de segurança coloca em risco a integridade física dos ciclistas, uma vez que, diariamente milhares de pessoas colidem diretamente por espaço com os veículos motorizados nos principais fluxos e operadores públicos.

O uso da bicicleta depende de três fatores principais: a falta e prioridade do serviço de transporte público na região, e o preço do veículo que é o mais acessível à sua população.

A bicicleta é também muito usada como veículo de transporte para integração com outros modos. Parte considerável das moradores de Gás em, realiza suas atividades cotidianas em suas residências localizadas na Capital do Estado, utilizando para o seu deslocamento linhas de ônibus e de trem intermunicipais, necessitando permanecer paradas distintas para chegar até as rotas de acesso a estes modos de transporte.



Duque de Caxias
agosto de 2015



Secretaria de Obras
GERÊNCIA DE PROJETOS DE ARQUITETURA

Estática da Engenharia - Entidade que administra a malha Ferroviária Urbana de Região Metropolitana do Rio de Janeiro incluem que 10% dos 76 mil passageiros da estação de Bangu em Duque de Caxias chegam à estação de transporte de bicicletas.

Este comportamento na mobilidade urbana dos ciclistas tem sido acompanhando ao longo dos anos pelo Prefeitura Municipal de Duque de Caxias, que se abstuve o desejo de desenvolver um plano na mobilidade por bicicleta, a opção mais adequada. Uma alternativa para resolver problemas de deslocamento da sua população.

Com este objetivo, desde o ano de 2009, a Secretaria Municipal de Obras, vem desenvolvendo pesquisas e levantamentos de dados, que geraram um diagnóstico que possibilita o desenvolvimento do plano cicloviário que será sendo apresentado neste documento.



PLANO CICLOVIÁRIO DE DUQUE DE CAXIAS

O Plano é uma das políticas para mobilidade urbana e objetiva oferecer incentivo para um modo eficiente de transporte coletivo no município, além de assegurar maior inclusão social. O projeto é baseado em uma proposta de renovação urbana, numa cidade controlada com planejamento e a mobilização prevista poderá promover uma mudança de cultura e pensamento dos cidadãos.

Foram consideradas na realização desta atividade, o Plano Diretor Urbano Municipal e informações depreendidas do Plano Diretor de Transportes Urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDTRU) de 2003, e sua atualização PDTRU de 2013. O diagnóstico de demanda elaborado na cidade no ano de 2009.

Todas as soluções serão implantadas com uma barreira física para impedir o tráfego compartilhado com veículos motorizados.

DEFINIÇÃO DOS TRAJETOS

O objetivo dos trajetos foi determinado para atingir 150 mil pessoas (pedestres, ciclistas, crianças e idosos) que vivem e trabalham na cidade, a fim de oferecer maior segurança e conforto para o usuário, a qualidade de vida e o acesso à cidade.

Origem e destino

As pesquisas de origem e destino foram realizadas de forma abrangente, sendo que os pontos de origem e destino foram os pontos de origem e destino de cada estação de trem e algumas paradas das rodovias que passam no município. Os pontos de origem e destino foram os pontos de origem e destino de cada estação de trem e algumas paradas das rodovias que passam no município.

Rota de trajeto

O trajeto dos ciclistas foi planejado de modo a não impactar o tráfego motorizado nas ruas de maior circulação de veículos motorizados. O compartilhamento de ruas estreitas entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados que trafegam em direção oposta ou em sentido contrário, no ponto de compartilhamento, para minimizar situações de conflito sempre que possível, foram definidos trajetos alternativos que não comprometem o fluxo viário e o tempo de deslocamento dos usuários.

Segurança dos trajetos e pontos

O projeto propõe a reestruturação e o redirecionamento do tráfego, adotando medidas como: um sistema de sinalização de trânsito em ruas de mão única ou em algumas ruas de mão dupla, nos locais quando não houver tempo suficiente para implantação de ciclovias, adotar mão única permitindo a circulação de bicicletas.



Distribuição dos trajetos

A distribuição dos trajetos no município foi elaborada como parâmetro na definição do trajeto dos ciclistas. A seguir, o mapa de distribuição dos trajetos. Assim sendo, estabeleceram-se:

- No 1º distrito - as ciclovias deverão estar localizadas no eixo principal da Rodovia RR-40 no sentido Rio-Petrópolis, que é o eixo de conexão a maior parte da população;
- No 2º distrito - as ciclovias deverão estar localizadas nas áreas adjacentes à Avenida Governador Lacerda, de Maricá, Estrada Itaipava, Estrada de Maricá e nas proximidades de linha férrea, nos bairros do Pinar, Parque São José, Figueira, Campê Citreza, Jardim Primavera e Saracurua;
- No 3º distrito - as ciclovias serão distribuídas de forma a atender as áreas com maior concentração de moradores como o Jardim e São Branco;
- No 4º distrito, a maioria propõe-se apenas a monitorar e complementar a estrutura.



Seleção de trajeto

Para definir o deslocamento dos usuários, o traçado das ciclovias foi pensado considerando fatores como: nível de fluxo de veículos motorizados, pontos de compartilhamento entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados, pontos de compartilhamento, para minimizar situações de conflito sempre que possível, foram definidos trajetos alternativos que não comprometem o fluxo viário e o tempo de deslocamento dos usuários.



A MALHA CICLOVIÁRIA

A malha cicloviária é um conjunto de rotas de deslocamento de bicicletas, visando oferecer a população um modo de deslocamento seguro e eficiente. Assim, como no trânsito viário, o fluxo de bicicletas nas ciclovias deve ser planejado de modo a não impactar o tráfego motorizado.

No processo de planejamento, os trajetos propostos foram submetidos em etapas de planejamento para a definição do traçado, o que inclui a identificação e a delimitação das áreas de compartilhamento de ruas estreitas entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados.

A sinalização cicloviária tem como objetivo a identificação dos trajetos, que são regulamentados pela legislação que define as normas técnicas para a construção e a manutenção das ciclovias.



SECRETARIA DE OBRAS GERÊNCIA DE PROJETOS DE ARQUITETURA

A malha ciclométrica se encontra distribuída de acordo com quatro diâmetros que constituem o município e apresentam cerca de 120 m de espessura.

A proposta da Figura 4 mostra a implantação dos bicicletários para as principais vias e imagens em satélite. Nota-se também que encontram-se em construção algumas obras de infraestrutura em áreas estratégicas, porém não afetam o planejamento da malha ciclométrica.

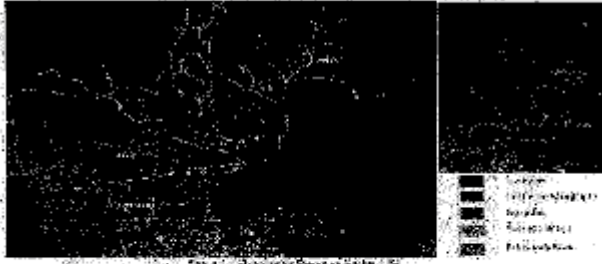


Figura 4 - Malha Ciclométrica Duque de Caxias - RJ

A Figura 5 mostra a cobertura das rotas ciclométricas para áreas com maior afluência.



Figura 5 - Cobertura das rotas ciclométricas para áreas com maior afluência

Avenida Jacuarezinho, s/nº - Duque de Caxias - RJ - CEP: 23290-000 - Fone: (21) 2676-8254 - e-mail: projetos.omo@gmail.com - www.duquedecaxias.rj.gov.br

SECRETARIA DE OBRAS GERÊNCIA DE PROJETOS DE ARQUITETURA

Por questão de segurança considera-se necessária a implantação em locais públicos de projetos previstos para evitar que ocorram acidentes de trânsito e pelo elevado tráfego, nos períodos noturnos.



Figura 6 - Imagem aérea da via e região de projeto de implantação de bicicletários em Duque de Caxias - RJ.

Isso prevalece a implantação de bicicletários em áreas públicas e nos locais de grande circulação de usuários tais como pontos de acesso de outras modalidades de transporte urbano como as estações ferroviárias, rodoviárias, passagem de ônibus e metrô. Já nos locais de grande circulação em que o fluxo de usuários de bicicletas for elevado, os bicicletários serão instalados sempre em locais de grande circulação de usuários para atender de um lado a segurança e o conforto.

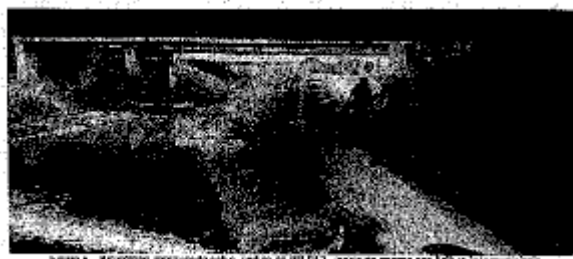


Figura 6 - Imagem aérea da via e região de projeto de implantação de bicicletários em Duque de Caxias - RJ.

Avenida Jacuarezinho, s/nº - Duque de Caxias - RJ - CEP: 23290-000 - Fone: (21) 2676-8254 - e-mail: projetos.omo@gmail.com - www.duquedecaxias.rj.gov.br

SECRETARIA DE OBRAS GERÊNCIA DE PROJETOS DE ARQUITETURA

INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

Para incentivar o uso de transporte não motorizado por bicicleta, é fundamental elaborar projetos de infraestrutura de circulação relativos à malha cicloviária. Os princípios para implementar uma infraestrutura eficiente são segurança, rede integrada, econômica, eficiente e diferenciada, tal como exposta no Manual para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicycles do Ministério das Cidades.

Quando houverem as intervenções em áreas urbanas prioritárias e estratégicas, como parques de ciclismo de lazer, a implantação de bicicletários e pontos de apoio ao usuário, na implantação de 100 metros de infraestrutura, por parte do usuário, através de meios de transporte, como bicicletas, patinetes, patinetes de flexão, no longo prazo, pode contribuir para a melhoria dos serviços de transporte público e promover o uso de bicicletas em áreas públicas, aumentando o nível de serviço.

As ações de construção das estruturas de infraestrutura de mobilidade urbana para além do uso de transporte por bicicleta, visando incentivar o uso de infraestrutura de mobilidade urbana, como a implantação de bicicletários e pontos de apoio ao usuário, podem contribuir para a melhoria dos serviços de transporte público e promover o uso de bicicletas em áreas públicas, aumentando o nível de serviço.

As ações de construção das estruturas de infraestrutura de mobilidade urbana para além do uso de transporte por bicicleta, visando incentivar o uso de infraestrutura de mobilidade urbana, como a implantação de bicicletários e pontos de apoio ao usuário, podem contribuir para a melhoria dos serviços de transporte público e promover o uso de bicicletas em áreas públicas, aumentando o nível de serviço.



Figura 6 - Imagem aérea da via e região de projeto de implantação de bicicletários em Duque de Caxias - RJ.

Avenida Jacuarezinho, s/nº - Duque de Caxias - RJ - CEP: 23290-000 - Fone: (21) 2676-8254 - e-mail: projetos.omo@gmail.com - www.duquedecaxias.rj.gov.br

SECRETARIA DE OBRAS GERÊNCIA DE PROJETOS DE ARQUITETURA

Sendo também implantados pontos de apoio ao usuário, com 20m de comprimento, serão previstos pontos de apoio ao usuário em qualquer lugar (parques, bancos, praças e áreas de lazer), com o objetivo de oferecer um espaço para o usuário, com a possibilidade de estacionamento, venda de água, venda de alimentos, etc. Essas estruturas são como as bicicletários, serão planejadas junto ao usuário, em locais de grande circulação de usuários, visando oferecer um ponto de apoio ao usuário em qualquer lugar (parques, bancos, praças e áreas de lazer), com o objetivo de oferecer um espaço para o usuário, com a possibilidade de estacionamento, venda de água, venda de alimentos, etc.



Figura 6 - Imagem aérea da via e região de projeto de implantação de bicicletários em Duque de Caxias - RJ.

A proposta do equipamento bicicletário é ser utilizado por locais onde há um grande número de usuários, que estejam em qualquer lugar (parques, bancos, praças e áreas de lazer), com o objetivo de oferecer um espaço para o usuário, com a possibilidade de estacionamento, venda de água, venda de alimentos, etc.

Os bicicletários serão instalados nos locais de grande circulação de usuários, com o objetivo de oferecer um ponto de apoio ao usuário em qualquer lugar (parques, bancos, praças e áreas de lazer), com o objetivo de oferecer um espaço para o usuário, com a possibilidade de estacionamento, venda de água, venda de alimentos, etc.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

A intenção do estudo é promover a infraestrutura de mobilidade urbana com o objetivo de implementar uma infraestrutura de mobilidade urbana eficiente e econômica, promovendo o uso de bicicletas em áreas públicas, aumentando o nível de serviço.

As ações de construção das estruturas de infraestrutura de mobilidade urbana para além do uso de transporte por bicicleta, visando incentivar o uso de infraestrutura de mobilidade urbana, como a implantação de bicicletários e pontos de apoio ao usuário, podem contribuir para a melhoria dos serviços de transporte público e promover o uso de bicicletas em áreas públicas, aumentando o nível de serviço.

As ações de construção das estruturas de infraestrutura de mobilidade urbana para além do uso de transporte por bicicleta, visando incentivar o uso de infraestrutura de mobilidade urbana, como a implantação de bicicletários e pontos de apoio ao usuário, podem contribuir para a melhoria dos serviços de transporte público e promover o uso de bicicletas em áreas públicas, aumentando o nível de serviço.

Avenida Jacuarezinho, s/nº - Duque de Caxias - RJ - CEP: 23290-000 - Fone: (21) 2676-8254 - e-mail: projetos.omo@gmail.com - www.duquedecaxias.rj.gov.br



SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE

0:1/08

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE

1º DISTRITO


SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE

0:2/08

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE




2º DISTRITO



LEGENDA

-----	Limite do Município de São Paulo
-----	Limite do Distrito
-----	Limite do 2º Distrito
-----	Limite do 3º Distrito
-----	Limite do 4º Distrito
-----	Limite do 5º Distrito
-----	Limite do 6º Distrito
-----	Limite do 7º Distrito
-----	Limite do 8º Distrito
-----	Limite do 9º Distrito
-----	Limite do 10º Distrito

LEGENDA




PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E PLANEJAMENTO
COORDENADORIA DE URBANISMO E PLANEJAMENTO

U-205

FECHA _____
PROJETO _____
PROJETA _____
PROJETO _____
PROJETO _____

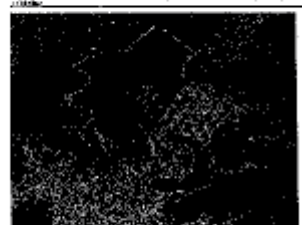
3º DISTRITO



LEGENDA

-----	Limite do Município de São Paulo
-----	Limite do Distrito
-----	Limite do 2º Distrito
-----	Limite do 3º Distrito
-----	Limite do 4º Distrito
-----	Limite do 5º Distrito
-----	Limite do 6º Distrito
-----	Limite do 7º Distrito
-----	Limite do 8º Distrito
-----	Limite do 9º Distrito
-----	Limite do 10º Distrito

LEGENDA



PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E PLANEJAMENTO
COORDENADORIA DE URBANISMO E PLANEJAMENTO

U-205

FECHA _____
PROJETO _____
PROJETA _____
PROJETO _____
PROJETO _____



4º DISTRITO

1 PLAN DE INTERMUNICIPAL 4º DISTRITO - 3/3

LEGENDA

-----	Limite do Município de Lagoa de São Paulo
-----	Limite do Distrito
-----	Limite da Freguesia
-----	Limite da Paróquia
-----	Limite do Estado
-----	Limite do País
-----	Limite do Município de Lagoa de São Paulo
-----	Limite do Município de Lagoa de São Paulo

FRETE TERRA MUNICIPAL DE LAGOA DE SÃO PAULO

ALUGUELO DE TERRELA Nº 0001
0001-0001-0001
0001-0001-0001

ESTADO DE SÃO PAULO - SÃO PAULO

06/06

S SERVIÇO PÚBLICO

Município de Lagoa de São Paulo
Rua do Comércio, 100 - Centro - Lagoa de São Paulo - SP
CEP: 13.130-000

Telefone: (13) 3333-3333
Fax: (13) 3333-3333
E-mail: lagoa@lagoa.sp.gov.br



PROPOSTA DE INTERIORES DE ESCOLA DE CARIJÓ
 MUNICÍPIO MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO
 COLEGIUM DE EDUCAÇÃO INFANTIL DE CARIJÓ

PROPOSTA DE INTERIORES DE ESCOLA DE CARIJÓ
 Nº de Projeto: 08703

PROPOSTA DE INTERIORES DE ESCOLA DE CARIJÓ
 Nº de Projeto: 08703

PROPOSTA DE INTERIORES DE ESCOLA DE CARIJÓ
 MUNICÍPIO MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO
 COLEGIUM DE EDUCAÇÃO INFANTIL DE CARIJÓ

PROPOSTA DE INTERIORES DE ESCOLA DE CARIJÓ
 Nº de Projeto: 08708

PROPOSTA DE INTERIORES DE ESCOLA DE CARIJÓ
 Nº de Projeto: 08708



1. PLANO DE TERRA - LARGA

2. PLANO DE TERRA - LARGA - DETALHE

3. PLANO DE TERRA - LARGA - DETALHE

4. PLANO DE TERRA - LARGA - DETALHE

5. PLANO DE TERRA - LARGA - DETALHE

6. VISTA

7. VISTA

8. VISTA

SANTO DE BOMFIM - OFICINA

ITEM	QUANTIDADE	UNIDADE	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL	VALOR ESTIMADO
01	1	UNIDADE	100,00	100,00	100,00
02	1	UNIDADE	200,00	200,00	200,00
03	1	UNIDADE	300,00	300,00	300,00
04	1	UNIDADE	400,00	400,00	400,00
05	1	UNIDADE	500,00	500,00	500,00
06	1	UNIDADE	600,00	600,00	600,00
07	1	UNIDADE	700,00	700,00	700,00
08	1	UNIDADE	800,00	800,00	800,00
09	1	UNIDADE	900,00	900,00	900,00
10	1	UNIDADE	1000,00	1000,00	1000,00

PROPOSTA DE PREÇOS

1. VALOR DE PREÇOS POR 1 UNIDADE

2. VALOR TOTAL DE PREÇOS ESTIMADOS

PROPOSTA DE PREÇOS

PROPOSTA DO LICITANTE: ED. OLIVEIRA CAMAS

ED. OLIVEIRA CAMAS - LICITANTE

ED. OLIVEIRA CAMAS - LICITANTE

CNPJ: 00.000.000/0001-00

CPF: 000.000.000-00

INSCRIÇÃO ESTADUAL: 000.000.000

INSCRIÇÃO MUNICIPAL: 000.000.000

INSCRIÇÃO FEDERAL: 000.000.000

DATA: 27/08/2015

VALOR: R\$ 1.000,00

ASSINATURA: _____

ASSINATURA: _____

ASSINATURA: _____

ASSINATURA: _____

ASSINATURA: _____

1. PLANO DE TERRA - LARGA

2. PLANO DE TERRA - LARGA - DETALHE

3. PLANO DE TERRA - LARGA - DETALHE

4. PLANO DE TERRA - LARGA - DETALHE

5. PLANO DE TERRA - LARGA - DETALHE

6. VISTA

7. VISTA

8. VISTA

SANTO DE BOMFIM - OFICINA

ITEM	QUANTIDADE	UNIDADE	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL	VALOR ESTIMADO
01	1	UNIDADE	100,00	100,00	100,00
02	1	UNIDADE	200,00	200,00	200,00
03	1	UNIDADE	300,00	300,00	300,00
04	1	UNIDADE	400,00	400,00	400,00
05	1	UNIDADE	500,00	500,00	500,00
06	1	UNIDADE	600,00	600,00	600,00
07	1	UNIDADE	700,00	700,00	700,00
08	1	UNIDADE	800,00	800,00	800,00
09	1	UNIDADE	900,00	900,00	900,00
10	1	UNIDADE	1000,00	1000,00	1000,00

PROPOSTA DE PREÇOS

1. VALOR DE PREÇOS POR 1 UNIDADE

2. VALOR TOTAL DE PREÇOS ESTIMADOS

PROPOSTA DE PREÇOS

PROPOSTA DO LICITANTE: ED. OLIVEIRA CAMAS

ED. OLIVEIRA CAMAS - LICITANTE

ED. OLIVEIRA CAMAS - LICITANTE

CNPJ: 00.000.000/0001-00

CPF: 000.000.000-00

INSCRIÇÃO ESTADUAL: 000.000.000

INSCRIÇÃO MUNICIPAL: 000.000.000

INSCRIÇÃO FEDERAL: 000.000.000

DATA: 27/08/2015

VALOR: R\$ 1.000,00

ASSINATURA: _____

ASSINATURA: _____

ASSINATURA: _____

ASSINATURA: _____

ASSINATURA: _____



RELATÓRIO DE PROJETO

O presente relatório tem por objetivo apresentar os estudos para desenvolvimento do Projeto Cicloviário de Duque de Caxias.

O Projeto conta com 28 Trechos, isto é, conjunto de ruas que deverão ser, pre-determinadas pela SMD, de acordo com os 4 D (direitos) que constituem o município.

Neste contexto, os estudos indicam para algumas ruas que necessitam nos trechos originariamente propostos pela SMD não há o intuito de melhorar a fluidez, interligar os trechos, ou muito segmentados pela linha férrea da RFFSA, que corta o município no sentido sul-norte, nem como instrumento de incentivo para implantação no trânsito local.

Assim como no trecho veicular, o bom funcionamento da ciclovia necessita de sinalização indicativa, regulamentadora e de advertência.

Desta forma, além de quando da inserção dos trechos, aspecto relevante num projeto desta magnitude é a inserção, harmoniosa existente, e acessibilidade de acessíveis em RCTAs existentes como principal finalidade do projeto de sinalização e qual seja, essencialmente, a utilização adequada futura para o uso, mas principalmente a administração, nas suas ações de controle, fiscalização e manutenção das infraestruturas que serão implantadas.

ROTAS CICLOVIÁRIAS

Conforme exposto anteriormente, o desenvolvimento do projeto definiu a necessidade de subdividir em NOTAS.

No SPDA há que ainda faltar as etapas estudos, a divisão em notas e a apresentação do Desenho UNO.

PROJETO CICLOVIÁRIO

ROTA CENTRO – TRECHOS 1, 1A e 2

O Rota CENTRO é constituído pelos Trechos 1, 1A e 2. Estes trechos são compostos por diversos ruas e avenidas conforme tabela anexa mais adiante, na qual estão identificadas as estações, o bairro em que se inserem e o eixo em relação ao qual a rota é proposta pela SMD.

O Trecho 1 ou T1 teve seu traçado alterado em função da Avenida Nísia Santos Tamandará com o eixo do eixo em direção à Avenida Redonda, a que limita a implantação da ciclovia de cicloviária, e trechos

sem alinhamento ou com dimensões deste insuficiente para garantir a implantação da calçada compartilhada. Junto-se a estes dois aspectos a ausência de áreas de estadiação nos usuários da ciclovia, como comércio, bancos, escolas, etc., neste trecho da avenida, o que poderia impedir em todas a utilização da ciclovia.

Nesta nota, os trechos propostos pela SMD totalizam 7.107,2 m de extensão, enquanto os trechos em projeto totalizam 7.083,9 m, perfazendo um decréscimo de 0,3% ou 23,3 m, conforme pode ser observado na tabela abaixo:

Tabela 1 Extensão do Rota CENTRO por Trecho				
Trecho	Proposta	Revisado	Inserido	Projeto
T1	2.956,0	2.999,3	2.482,9	2.482,9
1A	2.119	0,0	5.911,1	888,1
T2	4.866,3	421,8	480,8	4.722,0
TOTAL	7.941,3	3.421,1	3.435,8	7.083,9

No Anexo I, apresentado ao final deste relatório, são relacionados todos os segmentos que compõem a ROTA CENTRO, bem como os trechos por segmento propostos e projetados.

Nesta fase do projeto, já contando o diagnóstico do bairro em alguns trechos cuja implantação da ciclovia implicou em obras e melhorias, e em alguns trechos sofreu algumas alterações propostas em relação ao proposto pela SMD, essencialmente, em função de ruas que nas dimensões de algumas ruas existentes.

O desenvolvimento desta fase de Diagnóstico e Estudo Preliminar, foi orientada pelos seguintes aspectos:

- 1) Otimização dos percursos de rotas de forma a ser mais acessível desde os maiores núcleos de áreas e regiões do município de forma integrada;
- 2) Segurização dos eixos de ciclovia e dos pedestres;
- 3) Minimizar os impactos no trânsito com o objetivo de evitar a interrupção total paradas entre o ciclista e o motorista de veículos;
- 4) Minimizar os custos de implantação no projeto com a busca de alternativas de traçado e de infraestrutura ciclovia a ser construída com padrões de qualidade, segurança e durabilidade.

Para obter a seguir, detalhamento do projeto desenvolvido, por trecho, os segmentos (ou segmentos) desta e análise realizada e as opções projetadas.

Os desenhos técnicos de cada um dos segmentos e o estudo são apresentados na sequência.



Trecho T1

T1.1 – Segmento de Rua Antônio Tamandará, iniciando próximo à Praça do Pacificador, junto da Estação Duque de Caxias e se desenvolvendo até a ligação com a Avenida Governador Leonel de Moura Faria, antiga Avenida Presidente Kennedy.

Este segmento foi excluído do projeto em consideração que a falta de alinhamento adequado para implantação de ciclovia ou calçada, além de, como já exposto anteriormente, existir nesse segmento pontos de estadiação que impedem a utilização da infraestrutura cicloviária.

T1.2 – Segmento da Avenida Governador Leonel de Moura Faria, no trecho entre a Rua Almirante Tamandará e o Acesso da Linha Vermelha.

Este segmento foi excluído em consideração da exclusão do Segmento da Rua Almirante Tamandará (T1.1), motivado pela observação de incidência de pontos de estadiação.

T1.3 – Segmento do Acesso da Via Expressa Presidente João Goulart (Linha Vermelha).

Este segmento foi excluído como consequência da exclusão dos dois Segmentos anteriores, mas principalmente pela impossibilidade de interligação numa via exclusiva sob administração estadual para a implantação da infraestrutura cicloviária.

T1.4 – Segmento do Acesso à Avenida Doutor Manoel Teles, no trecho sem identificação viária entre a Linha Vermelha e o acesso Avenida Dr. Manoel Teles.

Este Segmento foi excluído com consequência da exclusão dos anteriores.

T1.5 – Segmento da Avenida Gen. Leonel de Moura Faria, no trecho iniciado junto da intersecção com Avenida Dr. Manoel Teles, próximo ao Viaduto Belpaire e Eduardo Gomes, se desenvolvendo até esquina com rua da Bíblia.

Este Segmento foi incluído por contraproposição àquela proposta na Rua Almirante Tamandará, mas fundamentalmente para promover a interligação entre os Trechos 2 (Rota Centro) e 7 (Rota Periferia) de forma a melhorar a mobilidade do usuário de bicicletas.

T1.6 – Segmento da Avenida Dr. Milton Casado, se desenvolvendo por toda sua extensão desde a Praça do Pacificador até a intersecção com Avenida Kennedy após a Rodoviária Milton Casado.

Este trecho foi incluído em complementação ao eixo de Vianca e para promover maior mobilidade nesta região de grande concentração de pontos de estadiação e, consequentemente, maior convergência de usuários.

T1.7 – Segmento da Praça do Pacificador, junto da Estação Duque de Caxias.

Este Segmento foi inserido no projeto e a complementação do T1.6 e T1.7, mas essencialmente porque a Estação Duque de Caxias, próximo do seu ponto de interesse, atividade no sentido a esta zona urbana e a infraestrutura que representa a possibilidade de implantação de infraestrutura de apoio ao ciclista.

Trecho T1A

T1A.1 – Segmento da Rua Tenente Eribas Galvão (ou Coronel Juvenal Cavali), no segmento compreendido entre Rua Paulo Moreno e o acesso da Linha Vermelha, via marginal do Canal dos Caboclos.

Este Segmento, proposto pela SMD, foi excluído do projeto de ciclovia devido à falta de alinhamento adequado para a implantação de infraestrutura cicloviária e sua manutenção.

A Figura 3 apresenta na em um trecho da seção transversal existente no local.

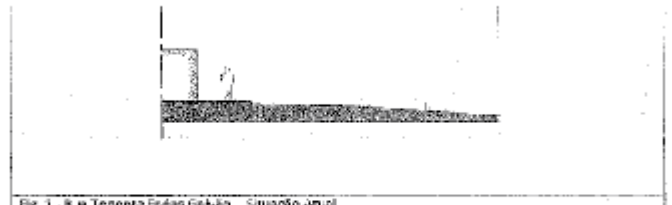


Fig. 3 - Rua Tenente Eribas Galvão - Situação Atual

Vale ressaltar que a implantação da ciclovia neste local terá na construção das vias e regulamentação do margem do canal.

A margem da Figura 3, a seguir apresentada, oferece um panorama da área de intervenção.



T3.4 – Segmento da Rua Projéctas (Rua São José)

Este Segmento se desloca na direção da Rua José de Alencar e para a continuidade da Rua Frei Fidélis e foi mantido no projeto.

T3.5 – Segmento da Rua Assis de Azevedo

Este Segmento inicia na intersecção com a Rua São José (ou Rua Projéctas) e segue até a travessa em continuidade da Rua Paulo Moreno na margem esquerda do Canal dos Caboclos, junto ao pontão existente. Este segmento, proposto pela SPO, foi mantido no projeto.

T3.6 – Segmento da Rua Paulo Moreno

Este Segmento percorre toda a extensão de aproximadamente 500,0 m da Rua Paulo Moreno, iniciando junto à travessa de Camé dos Caboclos e terminando junto ao cruzamento com a Avenida Dr. Manoel Teles. Este segmento, também proposto pela SPO, foi mantido no projeto.

T3.7 – Segmento da Avenida Dr. Manoel Teles

Este Segmento inicia no cruzamento com a Rua Paulo Moreno e se desenvolve na direção da Praça da Prêmia, passando pelo entroncamento, até o cruzamento com a Rua Valença. Este segmento foi mantido no projeto, com exceção do trecho que faz o contorno da Praça, paralelo à Rua Henrique Valadães.

T3.8 – Segmento da Praça da Prêmia

Este Segmento nada mais é do que a continuação da Avenida Dr. Manoel Teles que circunda um dos lados da Praça da Prêmia, paralelo à Rua Valença, até o cruzamento com a Avenida Henrique Valadães. Este segmento, foi incluído no projeto.

T3.9 – Segmento da Rua Valença

O Segmento da Rua Valença, inserido na proposta da SPO, inicia no cruzamento com a Avenida Dr. Manoel Teles e termina no cruzamento com a Avenida Henrique Valadães. Este segmento foi excluído no projeto.

T3.10 – Segmento da Avenida Henrique Valadães

O segmento da Avenida Henrique Valadães inserido no projeto coincide com aquele proposto pela SPO e que inicia no cruzamento com a Rua Valença, junto da Praça da Prêmia, e termina no cruzamento com a Rua Comandante Ad. Parreiras.

T3.11 – Segmento da Rua Comandante Ad. Parreiras

Este segmento foi, que inicia no cruzamento com a Avenida Henrique Valadães e se desenvolve até o cruzamento com a Rua Expedicionário Aquino de Araújo, foi mantido no projeto, com exceção do trecho proposto.

T3.12 – Segmento da Rua Expedicionário Aquino de Araújo

O segmento da Rua Expedicionário Aquino de Araújo inicia no cruzamento com a Rua Comandante Ad. Parreiras e termina no cruzamento com a Rua Riolândia Castelo. Trecho incluído na proposta lançada pela SPO, foi mantido no projeto.

T3.13 – Segmento da Rua Riolândia Castelo

O segmento da Rua Riolândia Castelo incluído pela SPO no trecho de ciclovia está compreendido entre o cruzamento com a Rua Expedicionário Aquino de Araújo e se desenvolve até a intersecção com as Ruas Raul Pompeia e Pinto Lira, continuado pela primeira. Este trecho foi mantido no projeto.

T3.14 – Segmento da Rua Raul Pompeia

O segmento cicloviário na Rua Raul Pompeia se inicia no cruzamento com a Rua Riolândia Castelo e se desenvolve até o início da Rua Desputado Soares Filho, logo após passar o pontão sobre o Canal dos Caboclos. Este trecho esteve previsto no projeto da SPO, mas foi excluído devido à falta de condições para a implantação de infraestrutura cicloviária, bem como possível conflito nos dois sentidos. O percurso previsto por este segmento foi substituído pela a inclusão dos segmentos compostos pelas ruas Pinto Lira, entre o cruzamento com a Rua Riolândia Castelo e Avenida General Sôlon Ribeiro, e trecho entre Sôlon Ribeiro e ruas transversais Pinto Lira e Oswald Cruz.

T3.15 – Segmento da Rua Pinto Lira

Este segmento foi incluído no projeto em contrapartida à exclusão do trecho proposto pela Rua Raul Pompeia. O segmento se inicia no cruzamento com a Rua Riolândia Castelo e, no cruzamento com a Rua Pinto Lira, segue até a intersecção com a Avenida General Sôlon Ribeiro.

T3.16 – Segmento da Avenida General Sôlon Ribeiro

Este segmento também foi incluído como alternativa à exclusão do trecho proposto pela Rua Raul Pompeia. O percurso se inicia no cruzamento com a Rua Pinto Lira e segue até o cruzamento com a Rua Raul Pompeia e Oswald Cruz.



Fig. 2 – Panorâmica da Rua Tenente Eneás Galvão e do Canal dos Caboclos – Situação Atual

A) A figura demonstra o perfil da seção transversal típica para implantação de ciclovia no local.

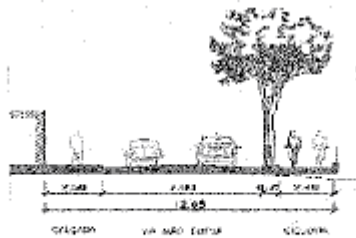


Fig. 3 – Rua Avenida Tenente Galvão – Situação Projetada

T3A.2 – Segmento da Rua das Palmeiras, segmento marginal do Canal dos Caboclos.

Este Segmento foi incluído no projeto por duas importantes razões: A primeira é a possibilidade de criar uma espécie de "anelão" pelo Centro de Caxias com o mesmo intuito no trânsito; A segunda é possibilidade de intervir para regularização das faixas marginais do Canal dos Caboclos, com implantação de infraestrutura viária e de drenagem, beneficiando diretamente a população dos bairros da Vila Parque Laguna, União, Dourados e Vila Icaro, e indiretamente a população dos bairros circunvizinhos.

T3A.3 – Segmento da faixa marginal do Canal dos Caboclos até intersecção com Rua Celso de Carvalho e Saldanha da Gama

Este Segmento foi incluído no projeto pelas mesmas razões expostas anteriormente. Neste ponto foi projetada a intersecção do Trecho T3A com o Trecho R do ciclovia.

Trecho T.3

O Trecho T.3 percorre os bairros de Vila Ideal, Vila Passa e Vila Merli interligando-os à área central da cidade e à Estação Ferroviária Duque de Caxias. As áreas beneficiadas se destacam pela alta densidade populacional, alta incidência de unidades habitacionais unifamiliares embebida por zonas de comércio senárias.

T3.1 – Segmento da Avenida Gov. Leônidas Moura Brito (antiga Avenida Presidente Kennedy) paralela com Rua Orze de Junho

Este Segmento foi excluído devido à superposição com o Segmento T3.5.

T3.2 – Segmento da Rua da Bíblia

Este Segmento, que inicia no cruzamento da Avenida Governador Leônidas Moura Brito e segue até o cruzamento com a Rua Frei Fidélis, foi mantido no projeto.

T3.3 – Segmento da Rua Frei Fidélis

Este Segmento, que inicia no cruzamento da Rua da Bíblia e segue até a Rua Projéctas ou Rua São José, foi mantido no projeto.



T3.17 – Segmento da Rua Deputado Soares Filho

Este segmento, proposto no estudo da SMO, foi mantido no projeto. O segmento é iniciado na interseção das Ruas Raul Pompeia, Osvaldo Cruz e Avenida General Solon Ribeiro e se estende até o cruzamento com a Rua de Carvalho.

T3.18 – Segmento da Rua Calvo de Carvalho

O segmento da Rua Calvo de Carvalho, já previsto no estudo da SMO, foi mantido no projeto, é iniciado daquela entre as ruas Saldaña da Gama e São João Batista. O trecho se inicia no cruzamento com a Rua Deputado Soares Filho e segue, pelo lado do Canal dos Cabocos, até o cruzamento com a Rua Saldaña da Gama, onde interliga com o Trecho 1A do cicloviário.

T3.19 – Segmento da Rua São João Batista

Este segmento, proposto pela SMO, foi excluído do projeto devido à falta de alinhamento de ruas e calçadas existentes das ruas em relação à implantação da faixa cicloviária.

T3.20 – Segmento da Rua dos Pedras

Este segmento, não foi mantido com a utilização de um trecho no projeto da SMO, foi mantido no projeto e é planejado na direção do Canal dos Cabocos, para onde se desviam os ciclovistas, em continuidade com a Rua de Carvalho e para o cruzamento com a Rua Saldaña da Gama.

Neste trecho, devido às dimensões limitadas de ruas e calçadas, foi projetada a implantação de uma faixa de corrimão, no sentido Canal dos Cabocos – Rua Piratini. A faixa de corrimão poderá ser utilizada em Rua Dr. Manoel Teles.

De forma prevista no projeto e observada no desenho JBC2, o percurso proposto pela SMO, a partir da Rua Ana Caremin, seguindo pela Rua Raul Pompeia, Rua Deputado Soares Filho, Rua Calvo de Carvalho, São João Batista e Rua das Pedras até chegar à Rua Piratini foi alterado no projeto, que passa a seguir o trajeto, a partir da Rua Raimunda Castor, passando pela Rua Paulo Lima, Avenida General Solon Ribeiro, Rua Deputado Soares Filho, Rua Calvo de Carvalho, seguindo pela faixa marginal do Canal dos Cabocos a partir do cruzamento com a Rua Saldaña da Gama até a Rua das Pedras, neste sentido, com a Rua Dr. Manoel Teles, no outro sentido, implantando um sistema binário para, por fim, interligar com a Rua Piratini.

Tal alteração se fez necessária em função de restrições nas dimensões das ruas e das calçadas existentes, as quais inviabilizaram a implantação da infraestrutura cicloviária pretendida.

Este segmento interliga o Trecho 3 do cicloviário com o Trecho 1A.

T3.21 – Segmento Avenida Dr. Manoel Teles

Este segmento foi incluído no projeto, de acordo com as ruas já explicitadas anteriormente, para compor o binário neste ponto de cruzamento, onde a implantação de uma faixa provisória no sentido Rua Piratini – Canal dos Cabocos.

Este segmento interliga o Trecho 3 do cicloviário com o Trecho 1B.

T3.22 – Segmento Rua Piratini, até Interseção de Av. Pres. Kennedy, junto ao viaduto Paulo Lima

Este último segmento do Trecho 3 foi mantido no projeto conforme proposto pela SMO.

O segmento se inicia no cruzamento com a Rua das Pedras e termina no cruzamento com a Avenida Governador Leonel de Moura Brizola, próximo ao Viaduto Paulo Lima, onde prevê a interligação com o Trecho 1.

O Anexo I apresenta, preliminarmente, o Plano Funcional para o Segmento na Rua Piratini de Moraes, integrante do Trecho 3.



ANEXO I – Tabela de Segmentos de Ruas CENTRO

TRAÇADOS NA CID. DUJA (PROPOSTO PELA SMO E REQUERIDO PELA CR.)									
TR. ID.	SEGMENTO	DESCRIÇÃO	PERÍMETRO (m)	ÁREA (m²)	US. BUC.	USO ATUAL / PROPOSTO	US. BUC.	USO ATUAL	PROPOSTO
1	1.1	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	1.104,4	1.104,4	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.2	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	370,1	370,1	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.3	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	1.034,3	1.034,3	24	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.4	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	224,4	224,4	14	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.5	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	2.564,4	2.564,4	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.6	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.7	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	39,4	39,4	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.8	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.9	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.10	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.11	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.12	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.13	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.14	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.15	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.16	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.17	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.18	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.19	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.20	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.21	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.22	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.23	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.24	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.25	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.26	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.27	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.28	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.29	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.30	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.31	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.32	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.33	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.34	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.35	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.36	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.37	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.38	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.39	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.40	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.41	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.42	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.43	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.44	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.45	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.46	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.47	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.48	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.49	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro
1	1.50	Avenida Dr. Manoel Teles, entre a Rua Raul Pompeia e Rua Osvaldo Cruz	223,3	223,3	17	PROPOSTO	PROPOSTO	PROPOSTO	Centro



ANEXO I – ESTUDO DE TRÁFEGO – Plano Funcional (PRELIMINAR)

CICLOVIA 5 – Plano Funcional

O presente documento se destina a apresentar um Plano Funcional, com o objetivo de utilizar as condições de fluidez e segurança de tráfego para veículos motorizados, não motorizados e pedestres, para acompanhar a implantação da Ciclovia 5, na Rua Prudente de Moraes, no 8º Distrito do município de Duque de Caxias.

O Relatório é constituído de 4 (quatro) itens, onde, além de outros, expõem as alternativas, recomendações e sugestões, conforme o apresentado a seguir:

1. Vistoria de campo

Na vistoria de campo realizada no dia 30/09/15, pudemos observar que a Rua Prudente de Moraes, entre a Rua Itacora e a Rua Olímpio Mariano, dispõe como tipo de um binário, no sentido de circulação da primeira para a segunda, em quase toda a extensão aproximada de 1.300m, o que, em primeiro, em muitos, a implantação de ciclovia, exatamente neste trecho do logradouro. Apenas na quadra entre a Rua Itacora e a Av. General Manoel Rabelo, numa extensão aproximada de 200 m, a via opera em regime de mão dupla de circulação.

Os logradouros que compõem o eixo do binário, no sentido norte-sul, são: Av. Expedicionário José Amaro, Av. Gal. Manoel Rabelo, Rua Itacora e Rua Itamaracá.

Outras observações foram anotadas no relatório, e são apresentadas nos itens seguintes.

2. Esquemas Alternativos de Circulação Viária

Considerando que a Rua Prudente de Moraes, ao longo do trecho em questão, preferencialmente deve integrar um dos eixos do binário, para viabilizar a implantação da Ciclovia 5 em condições adequadas de segurança, tendo em vista a largura típica de seção transversal da via, 3 (três) esquemas alternativos foram formulados:

2.1. Alternativa 1 – Quebrando a Direcionalidade do Eixo Rua Prudente de Moraes

Considerando o esquema atual de circulação de tráfego, o alternativo que inicialmente parecia o mais adequado consistia em quebrar a direcionalidade do eixo Rua Prudente de Moraes, se utilizando o trecho da Rua Santa Teresa e da Av. Gal. Manoel Rabelo, para que o trecho da Rua Prudente de Moraes entre a Av. Gal. Manoel Rabelo e a Rua Itacora, passasse a operar em sentido de mão única de circulação, do primeiro para a segunda.



alternativa para implantação imediata, sem desapropriações e com remanejamento de postes de alta tensão (AT/ST/Telefonia).

2.2. Alternativa 2 – Com os Eixos do Binário Cruzando Duas Vias

Um aspecto interessante da via do binário Rua Prudente de Moraes e o sentido Sul de circulação da Rua Itacora para a Rua Olímpio Mariano, a qual, de direcionalidade Norte para o Sul, em sentido contrário.

Desta forma, o sentido de circulação no trecho da Av. Gal. Manoel Rabelo, entre a Rua Prudente de Moraes e a Rua Itacora passaria a operar em regime de mão única, do primeiro para a segunda, e o trecho da Rua Itacora entre a Av. Gal. Manoel Rabelo e a Rua Prudente de Moraes, que hoje já opera em regime de mão única de circulação, seria incorporado ao eixo do binário, sentido Rua Itacora.

Esta alternativa teria o inconveniente das vias se cruzarem duas vezes. Entretanto, caso ocorresse tal caso:

- (1) neste trecho deste eixo não trafegam linhas de transporte público;
- (2) o fluxo de uma das trafega dos fluxos conflitantes cruzar dois;
- (3) o fluxo de longa distância, a partir da Praça Bandeira, pode acessar o Viaduto Brig. Eduardo Góes, sobre o qual o ferroviário de passageiros, ou a Av. Duque de Caxias, continuando pela Av. Exp. José Amaro e, em seguida, ingressando na Av. Itacora, Itamaracá e Itaipava;

Todavia, estas, em regime de circulação de tráfego para implantação imediata.

É importante ressaltar que tanto o esquema alternativo 1, como o esquema alternativo 2, podem ser implantados numa segunda etapa, sem comprometer um programa de melhorias planejadas no trecho.

3. Recomendações

Nas vistorias de campo, duas observações foi se aplicam a quase todos os trechos de logradouros envolvidos no eixo do Binário São José:

- (1) é permitida o estacionamento orgânico de veículos, ao lado esquerdo da pista de rolamento, sem prejuízo para o fluxo de veículos, em qualquer direção, mas sem placas de sinalização vertical e estacionamento regulamentado;
- (2) é intensa a presença de redutores de velocidade, do tipo painha-mãe, com 1,5m de largura e altura, com a direção sinalização horizontal, a 45º, na cor amarela, mas sem placas de sinalização vertical de advertência de redução de velocidade.

3.1. Recomendações Gerais

Esta proposta tem partido da boa colocação da Rua Santa Teresa, do fato deste trecho, 3 operar neste sentido de circulação, e do fato do trecho da Av. Gal. Manoel Rabelo, entre a Rua Santa Teresa e a Rua Itacora, já operar em regime de mão única de circulação, no sentido proposto para o binário, atendendo, inclusive, ao atendimento de linhas municipais de ônibus existentes na Rua Santa Teresa.

Por outro lado implica, também, em implantar o regime de mão única no trecho da Av. Gal. Manoel Rabelo, entre a Rua Itacora e a Rua Prudente de Moraes, numa extensão aproximada de 140 m, que haja apenas em regime de mão dupla de circulação.

Sobre este esquema alternativo, 2 (dois) entroncamentos merecem uma atenção especial: Rua Santa Teresa x Av. Gal. Manoel Rabelo e Av. Gal. Manoel Rabelo x Rua Prudente de Moraes.

No entroncamento Rua Santa Teresa x Av. Gal. Manoel Rabelo, o fluxo de veículos do eixo do binário sentido Rua Olímpio Mariano terá que realizar uma manobra de conversão à esquerda com ângulo controlado de 135º. Mesmo considerando que tratar-se-á um número reduzido de linhas de ônibus, por este trecho, no alto, esse giro não é muito confortável para veículos comerciais, tendo em vista que a largura obedecida, hoje, é de apenas, 4,65 m. Entretanto, como a filiar triangular de canalização é um zebração na cor amarela de sinalização horizontal, atentar na largura poderá viabilizar o giro de veículos comerciais.

O local mais delicado, portanto, seria o entroncamento Av. Gal. Manoel Rabelo x Rua Prudente de Moraes, quando os eixos do binário se tangenciarem, compartilhando o espaço de rodagem à direita. O remanejamento de 1 (um) ou 2 (dois) postes de alta tensão, acompanhados, talvez, pela desapropriação parcial de 1 (um) ou 2 (dois) metros, em uma das esquinas, como a habereis que funciona como garagem coberta, poderiam assegurar condições ideais para o local.

Se o esquema alternativo 1 (primeiro) envolver desapropriações, 2 (dois) esquemas alternativos adicionais foram desenvolvidos.

2.2. Alternativa 2 – Otimizando a Direcionalidade dos 2 Eixos do Binário

Considerando que desapropriações, mesmo que parciais, não são benéficas, preferir-se-ia, ser necessárias na Alternativa 1, uma proposta mais ousada sobre a utilização do trecho inicial da Rua Antônio dos Santos (Rua São-Jú) e uma conexão direta com o entroncamento Rua Itacora x Rua Itamaracá, numa extensão aproximada de 100 m, para preservar o operação da Rua Prudente de Moraes, em regime de mão única de circulação, sentido Rua Olímpio Mariano, em toda sua extensão.

Para atender a exigência de desapropriação menor de um 3 (três) metros, sendo um em sua maioria (no 219) e 2 (dois) na Rua São-Jú, além do remanejamento de 1 (um) poste de alta tensão na Rua Itacora, em frente ao imóvel citado, mas com o efeito de uma nova estruturação viária para o local.

Entretanto, como desapropriações muitas vezes são inevitáveis, seja do ponto de vista político, seja em função de um programa de melhorias planejadas de longo prazo, foi elaborado um esquema

(1) implantar placas de sinalização vertical de regulamentação, do tipo 405, no lado esquerdo da pista, especialmente ao longo do eixo do binário sentido Rua Itacora, acompanhando os trechos de estacionamento permitido;

(2) implantar placas de sinalização vertical de advertência, do tipo 405, em ambos os lados da pista, devidamente acompanhadas de setas 45º para baixo, junto aos quibômetros, de acordo com o estabelecido na Resolução 35/98 do CONTRAN;

3.2. Recomendações Específicas

Estas recomendações se destinam a locais ou trechos de logradouros onde foram observados características ou problemas específicos:

- (3) assegurar uma largura mínima de 5,50 m, para a pista efetiva de rolamento da Rua Prudente de Moraes, nos 5 (cinco) pontos de parada de ônibus regulamentados ao longo da via, para garantir condições de ultrapassagem de um ônibus parado no caminho, sem nenhuma interferência no sentido de largura da ciclovia e/ou de passeio de pedestres. Entretanto, como a largura da pista da Rua Prudente de Moraes é muito variável, ao longo do trecho e a questão, o remanejamento de postes de varanda deverá ser analisado;
- (4) executar correção de geometria no traço triangular de canalização do trecho no entroncamento Av. Exp. José Amaro x Av. Brasil x Av. Gal. Manoel Rabelo, e do zebração na cor amarela que o acompanha, para garantir o giro à esquerda, da primeira para a segunda, nas melhores condições de conforto;
- (5) remover a marcação lateral na direção horizontal do tipo linha simples redonda de direção do fluxo de veículos sentido (LMS-2), no trecho da Av. Exp. José Amaro entre a Rua Olímpio Mariano e a Av. Itacora, uma vez que a largura efetiva da pista de rolamento não permite a circulação simultânea de 2 (dois) fluxos de veículos, mas, apenas, 1 (um) fluxo de veículos com a ultrapassagem de veículos parados;
- (6) implantar sinalização horizontal do tipo marca de limitação de estacionamento regulamentado (406), no lado esquerdo da pista de rolamento da Rua Itamaracá, acompanhando o proposto em 1, com a exceção de LMS-2;
- (7) manter sinalização horizontal de quibômetro existente na Av. Gal. Manoel Rabelo, no trecho entre a Rua Santa Teresa e a Rua Itacora, caso o esquema alternativo 1 seja adotado;
- (8) implantar sinalização auxiliar de tipo emblemas mono-direcionais, no cantoneira na filiar triangular de canalização existente no entroncamento Rua Santa Teresa x Av. Gal. Manoel Rabelo, para reforçar a segurança de tráfego no local, caso o esquema alternativo 2 seja adotado;
- (9) remanejamento de poste de parada de ônibus existentes no Viaduto de Moraes, entre a Rua Itacora e a Av. Gal. Manoel Rabelo, para a proximidade existente no entroncamento de Av. Gal. Manoel Rabelo x Rua São-Jú, caso o esquema alternativo 2 seja adotado;
- (10) considerar o convênio de montar as placas de regulamentação de velocidade de 30 km/h, tanto na Rua Prudente de Moraes como na Rua Itamaracá, se esta velocidade está de acordo com o estabelecido na Regulamentação 39/93 do CONTRAN, para a implantação de quibômetros do Tipo 1,



PLANO FUNCIONAL
DE
DUQUE DE CAXIAS
ESTUDO PRELIMINAR

com o limite de velocidade de longa distância, como nas demais analisadas, uma vez que Zona 33, com velocidade máxima permitida de 80 km/h, é o que tem sido adotado para priorizar a circulação de veículos não motorizados.

4. Sugestões

Na visita de campo, pudemos ainda observar que:

- (i) o trecho da Av. Brasil entre a Rua Prudente de Moraes e a Av. Exp. José Américo termina a Rua Prudente de Moraes com a Praça da Bandeira, a qual possui de ambos os lados instaladas uma agência bancária, supermercado, farmácia e uma Igreja;
- (ii) o logradouro que delimita a Praça, do lado esquerdo, é um trecho da Av. Gal. Manoel Ribelo, exclusivo para pedestres;
- (iii) a intersecção Av. Exp. José Américo x Av. Brasil x Av. Gal. Manoel Ribelo, junto à Praça, é o único local, entre os visitados, onde os pedestres dispõem de uma travessia reforçada, com sinalização, tal para outros logradouros;
- (iv) a pista de rolamento da Av. Brasil é a mais generosa entre os logradouros analisados, com 9,07 m de largura;
- (v) o lado esquerdo da Av. Brasil, neste trecho, é utilizado para o estacionamento longitudinal de veículos;
- (vi) no lado direito da Av. Brasil, neste trecho, estão em operação 2 (dois) pontos finais de linhas intermunicipais de ônibus, Vila São João – Centa, Vila Bela Maria de Washington Jua,

Desta forma, sugerimos que se analisasse:

- (5.1) a possibilidade de conectar a ciclovia da Rua Prudente de Moraes com a Praça da Bandeira, pelo lado esquerdo da pista de rolamento da Av. Brasil, eliminando o estacionamento de veículos, neste trecho;
- (5.2) a possibilidade de implementar ciclovias, junto à Praça, no trecho da Av. Gal. Manoel Ribelo hoje destinado a circulação de pedestres.

CICLOVIA 3 – Plano Funcional

O presente Relatório se destina a apresentar um Plano Funcional, com o objetivo de otimizar as condições de fluidez e segurança de tráfego para veículos motorizados, não motorizados e pedestres, para acompanhar a implantação da Ciclovia 3 nos logradouros Av. Henrique Veladara (trecho), Rua Ari Pereira, Rua Expedicionário Aquino de Araújo (trecho), Rua Risolleta Casiano (trecho), Rua Raul Pompéia (trecho), Rua Galo de Carvalho, Rua São João Batista (trecho) e Rua das Pedras (trecho), no 1º Distrito do município de Duque de Caxias.

O Relatório é constituído de 4 (quatro) itens, visita de campo, plano funcional – 3 binários, recomendações complementares e sugestões, conforme o apresentado a seguir.

1. Visita de Campo

Na visita de campo realizada no dia 12/02/15, pudemos observar que a questão principal para a implantação da Ciclovia 3, devidamente acompanhada de um Plano Funcional para oferecer condições adequadas de fluidez e segurança de tráfego, está relacionada a um mesmo logradouro, a Rua Galo de Carvalho, e aos itinerários das linhas de ônibus que transitam o Canal dos Caboclos.

A Rua Galo de Carvalho opera em regime de mão dupla de circulação, em toda sua extensão, mas os 2 (dois) trechos (1) que se constituem apresentam características físicas e operacionais distintas:

(1.1) o trecho entre a Rua Deputado Soares Filho e a Rua Saldanha da Gama fica localizado junto ao Canal dos Caboclos, o fluxo de veículos é muito baixo, não integra o itinerário de nenhuma linha de ônibus, veículos estacionam longitudinalmente na pista de rolamento, em ambos os lados, junto aos mato-fios, e 6 (seis) grandes árvores (indivíduos arbóreos), entre amendoceiras, mangueiras e mangueiras, se destacam, além de arbustos do tipo grexueiras (vermelha e chá), localizadas entre o mato-fio e o Canal, onde a distância entre as árvores e o mato fio, tipicamente, é de 1,10 m;

(1.2) o trecho entre a Rua Saldanha da Gama e a Rua Carlos Sampaio é utilizado por linhas de ônibus municipais e intermunicipais, em ambos os sentidos de circulação, para conectar a Av. General Solor Ribeiro com a Rua Fausto Cardoso, através da Rua Osvaldo Cruz (trecho), da Rua Saldanha da Gama (trecho), do pontilhão sobre o Canal dos Caboclos, além de um trecho da Rua Tenente José Dias. Podemos observar ponto de parada de ônibus regulamentado através de placa de sinalização vertical, apesar de bastante desgastada, mas nenhum veículo estacionado na pista de rolamento.

Para a transposição do Canal dos Caboclos, nas proximidades da Rua Galo de Carvalho, 3 (três) pontilhões (p) estão em tráfego:

(p.1) que faz a conexão entre a Rua Raul Pompéia e a Rua Dep. Soares Filho;

(p.2) que faz a conexão da Rua Saldanha da Gama com a Rua Galo de Carvalho; e

(p.3) que faz a interconexão dos 2 (dois) trechos da Rua Carlos Sampaio.

Os 3 (três) pontilhões apresentam características físicas semelhantes, com 7,10 m de caixa, nenhum passeio de pedestres e nenhum guarda-corpo, em ambos os lados. Operam em regime de mão dupla de circulação, mas apenas no pontilhão 2 o fluxo de veículos é mão única, e atende a circulação de itinerários de linhas de ônibus.

Entre as linhas de ônibus que trafegam pelo pontilhão 2 e pelo trecho 2 da Rua Galo de Carvalho, as que foram observadas com maior frequência foram:

Número	Viaje	Função	Empresa
12	Sar dos Cavaleiros – 21 de Abril	Municipal	Pedros
429	Duque de Caxias - Queimados	Intermunicipal	Nilópolisiana

Um quarto pontilhão (p.4) ainda pode ser relacionado, localizado na Av. Dr. Manoel Teles, via estruturada de conexão com a área central do município. Se apresenta com outro padrão, com passeio de pedestres e guarda-corpo, em ambos os lados, mas um pouco mais distante da Rua Galo de Carvalho.

Como a implantação da Ciclovia 3 vai implicar na redução da largura da pista de rolamento da Rua Galo de Carvalho, com a imperiosa mudança no regime de operação de mão dupla para mão única de circulação, o grade da Rua São João é muito esculpado, inviabilizando esta via como eixo de trânsito, a utilização do pontilhão 3 para integrar o binário com a Rua Galo de Carvalho se torna a opção mais natural.

Entretanto, considerando que o binário envolve um traçado irregular e a utilização de logradouros hoje praticamente sem fluxo de veículos, como a Rua Carlos Sampaio, um esquema alternativo foi formulado, para atender ao remanejamento de itinerários de linhas regulares de ônibus, sentido Centro, conforme o apresentado no Item 2, a seguir.

Outros registros da visita são descritos nos próximos itens e a figura 1, a seguir, ilustra o esquema de circulação observado no campo com os logradouros e os pontilhões mencionados.

FIGURA 1 – ESQUEMA ATUAL DE CIRCULAÇÃO (VER ANEXO)

2. Plano Funcional – 3 Binários

O Plano Funcional a ser analisado, para acompanhar a Ciclovia 3, pode ser descrito como constituído, principalmente, por 3 (três) binários, uma vez que o estreitamento proposto na largura das pistas de rolamento dos logradouros vai impor a alteração no regime de operação de mão dupla para mão única de circulação. A principal diferença entre os 3 binários se refere ao fato dos eixos atenderem ou não ao itinerário de linhas regulares de ônibus e sua aplicação ser imperiosa ou facultativa.

2.1 Binário 1 – com a Rua Caio de Carvalho

No binário 1, o eixo sentido Av. Gal. Solon Ribeiro permanecerá como é hoje, ou seja, Rua Caio de Carvalho (trecho), pontilhão 2, Rua Saldanha da Gama (trecho), Rua Osvaldo Cruz (trecho); e o eixo em sentido contrário do binário seria constituído pela Rua Osvaldo Cruz (2 trechos), Rua Alm. Protógenes Guimarães (trecho) e Rua Carlos Sampaio, incluindo o pontilhão 3.

Manter o itinerário das linhas de ônibus no eixo proposto sentido Rua Ten. José Dias, parte do princípio que é importante a permanência dos itinerários das linhas de ônibus circulando na área em questão nos 2 (dois) sentidos.

Entretanto, face à angustiosidade do novo eixo proposto e do fato de Rua Carlos Sampaio, hoje, ser mais utilizada para o estacionamento de veículos do que como via de circulação, uma alternativa a ser analisada seria atender o itinerário pela Rua Osvaldo Cruz até a Av. Dr. Manoel Teles, para alcançar diretamente a Rua Piratini, no entroncamento onde os dois percursos convergem. É importante ressaltar que na Rua Osvaldo Cruz já trafegam linhas de ônibus nos 2 (dois) sentidos de circulação, em toda sua extensão.

A maior distância entre os itinerários em ambos os sentidos seria justamente a distância entre os pontilhões 2 e 4, aproximadamente de 230 m, o que não pode ser considerado um problema para os usuários.

É também importante ressaltar que, na maioria de campo, não observamos nenhum equipamento urbano relevante para ser atendido por linha regular de transporte público por ônibus, e ponto de obrigatoriamente manter os itinerários pelo binário proposto. Pelo contrário, no entroncamento da Rua Osvaldo Cruz com a Av. Dr. Manoel Teles está localizada uma praça arborizada, com campo de futebol de salão e playground para crianças, mais interessante para ser mais amplamente acessado.

Independente do itinerário que vier a ser escolhido para as linhas de ônibus, a não utilização do pontilhão 1 e do trecho 1 da Rua Caio de Carvalho, entre a Rua Dep. Soares Filho e a Rua Saldanha da Gama como parte do binário principal, abre uma possibilidade para reverter a urbanização inicialmente proposta, incluindo a Ciclovia 3, conforme o desenho no item 4 – Sugestões. Além disso, será importante verificar as condições estruturais do pontilhão 3, apesar de, aparentemente, serem idênticas aos demais, uma vez que hoje, praticamente, não é utilizado para a circulação de veículos.

2.2 Binário 2 – com a Rua Ari Parreiras

Considerando que:

(c.1) a Av. Gal. Solon Ribeiro é e continuará sendo a principal via entre a Av. Henrique Valadarez e o Camp. dos Cabanos, nas proximidades da Rua Ari Parreiras, e que opera e deverá continuar operando em regime de mão dupla de circulação, atendendo a circulação de linhas regulares de ônibus, em ambos os sentidos;

(c.2) o estreitamento da pista de rolamento dos logradouros e trechos envolvidos com a Ciclovia 3 vai impor a mudança no regime de operação de mão dupla para mão única de circulação; e

(c.3) o trecho constituído pela Rua Ari Parreiras, Rua Exp. Aquino de Araújo (trecho), Rua Risoleta Caetano (2 trechos) e Rua Raul Pompéia (trecho) devem operar da Av. Henrique Valadarez para Av. Gal. Solon Ribeiro; e

(c.4) a grade do trecho da Rua Risoleta Caetano, no entre a Rua Pedro Ernesto e a Av. Henrique Valadarez é em tempo ascendente, muito acostuada;

Das propostas devem ser analisadas:

(p.1) remarcar o itinerário das linhas regulares de ônibus, se alguma trafega na Rua Ari Parreiras, sentido Av. Henrique Valadarez, para a Av. Gal. Solon Ribeiro; e

(p.2) implantar um binário com a Rua Ari Parreiras e a Rua Risoleta Caetano, no trecho entre a Rua Exp. Aquino de Araújo e a Av. Henrique Valadarez, para os demais veículos. A figura 3 ilustra o Binário 2 descrito.

A presença da Escola Municipal Todos os Santos, localizada no entroncamento da Rua Exp. Aquino de Araújo com a Rua Risoleta Caetano, pode ser um fator para fortalecer a opção pela implantação do Binário 2, descrito. Entretanto, face à baixa movimentação de veículos nestes logradouros, podemos considerar o eixo do Binário 2, sentido Av. Henrique Valadarez, como de implantação facultativa.

FIGURA 3 – BINÁRIO 2 (VER ANEXO)

Completando o esquema proposto, nas proximidades do Binário 1, a definição do sentido de circulação em duas quadras que vão ser tangenciadas pela Ciclovia 3 é muito importante.

Na quadra triangular formada pela Rua Caio de Carvalho, Rua Saldanha da Gama e Rua Osvaldo Cruz, em função do sentido de circulação proposto no pontilhão 2, para o Binário 1, e da implantação da Ciclovia 3, o trecho da Rua Caio de Carvalho, entre a Rua Dep. Soares Filho e a Rua Saldanha da Gama deve operar em regime de mão única de primeira para a segunda. Com isso, o pontilhão 1 deve operar também em regime de mão única, da Rua Raul Pompéia para a Rua Dep. Soares Filho.

E na quadra formada pela Rua das Pedras, Rua São João Batista, Rua Ten. José Dias e Rua Fausto Cardoso, considerando que:

(c.1) a Rua Fausto Cardoso opere em regime de mão única de circulação no trecho entre a Rua Ten. José Dias e a Av. Dr. Manoel Teles, de primeira para a segunda;

(c.2) a Rua São João Batista já opere em regime de mão única de circulação no trecho entre a Av. Dr. Manoel Teles e a Rua das Pedras, de primeira para a segunda;

(c.3) ambos os trechos deverão operar em sentido único de circulação, em função da implantação da Ciclovia 3, como os demais logradouros envolvidos; e

(c.4) é extremamente importante que o fluxo de veículos possa circular entorno da quadra;

Propomos que:

(p.1) o trecho da Rua das Pedras opere da Rua Fausto Cardoso para a Rua São João Batista; e

(p.2) o trecho da Rua São João Batista opere da Rua das Pedras para a Rua Ten. José Dias.

A figura 2 ilustra o Binário 1, considerado de implantação imperiosa, as quadras descritas e o itinerário alternativo formulado para a linha de ônibus.

FIGURA 2 – BINÁRIO 1 (VER ANEXO)

2.3 Binário 3 – Com a Av. Henrique Valadarez

Considerando que:

(c.1) a Av. Manuel Duarte é e continuará sendo a principal via paralela à Av. Henrique Valadarez, que opera e deverá continuar operando em regime de mão dupla de circulação, e em condições de atender a circulação de linhas regulares de ônibus, em ambos os sentidos;

(c.2) o estreitamento da pista de rolamento da Av. Henrique Valadarez, no trecho que vai receber a Ciclovia 3, vai impor a mudança no regime de operação de mão dupla para mão única de circulação;

(c.3) o trecho da Av. Henrique Valadarez, entre a Praça da Prahira e a Rua Ari Parreiras deve operar do primeiro para a segunda;

(c.4) a Rua Ramil Galvão, nas proximidades da Praça da Prahira, conecta na Rua Francisco Vasconcelos e não atinge a Rua Rocha Pitta; e

(c.5) tanto a Rua Maricó como a Rua Rocha Pitta, hoje não são utilizadas por linhas de ônibus;

Das propostas devem ser analisadas:

(p.1) manter o regime de mão única de circulação proposto para a Av. Henrique Valadarez, na quadra entre a Rua Laboral e a Rua Maricó, de primeira para a segunda;

(p.2) alterar o regime de operação de mão dupla para mão única de circulação no trecho da Rua Maricó entre a Av. Henrique Valadarez e a Av. Manuel Duarte, para operar de primeira para a segunda;

(p.3) remarcar o itinerário das linhas regulares de ônibus, se alguma trafega na Av. Henrique Valadarez, sentido Praça da Prahira, para a Av. Manoel Duarte, a partir da Rua Maricó;

(p.4) alterar o regime de operação de mão dupla para mão única de circulação no trecho da Rua Rocha Pitta entre a Av. Manuel Duarte e a Av. Henrique Valadarez, para operar de primeira para a segunda; e

(p.5) implantar um binário com a Av. Henrique Valadarez e a Rua Ramil Galvão, no trecho entre a Rua Francisco Vasconcelos e a Rua Maricó, para os demais veículos.

A figura 4, a seguir, ilustra o esquema descrito. Como tanto na Av. Manuel Duarte como na Rua Ramil Galvão o fluxo de veículos é muito baixo, podemos considerar a implantação do eixo do Binário 3, sentido Rua Francisco Vasconcelos, como facultativa.

FIGURA 4 – BINÁRIO 3 (VER ANEXO)

3. Recomendações Complementares

Para complementar o Plano Funcional descrito, é (são) recomendação(ões) complementar(es) (r) as fazer(ões) necessárias nos eixos em anexo. São elas:

- (r.1) implantar guarda-corpo em ambos os lados dos pontilhões 1, 2 e 3, entre o Canal dos Caboclos, para oferecer condições adequadas de segurança para os usuários;
- (r.2) destinar parte da largura dos pontilhões 2 e 3, para a circulação de pedestres, preferencialmente em ambos os lados com, pelo menos, 1 (um) metro de largura, sendo em vista que, em ambos, o fluxo de veículos terá um sentido único de circulação;
- (r.3) manter a regulamentação de uso compartilhado para ciclistas e pedestres, na travessia do pontilhão 1, reduzindo a largura da pista de rolamento para os veículos motorizados;
- (r.4) reconstruir fisicamente os redutores de velocidade tipo quebra-molas, que estiverem fora do padrão de 1,5 m de comprimento;
- (r.5) implantar sinalização horizontal à 45º, na cor amarela, nos quebra-molas; e
- (r.6) implantar placas de sinalização vertical de advertência, do tipo A-18, em ambos os lados da pista, devidamente acompanhadas de cotas 45º para baixo, junto aos quebra-molas, de acordo com o estabelecido na Resolução 39/95 do CONTRAN.

A figura 5, a seguir, ilustra a consolidação nos binários e as recomendações complementares descritas.

FIGURA 5 – CONSOLIDAÇÃO DOS BINÁRIOS E RECOMENDAÇÕES COMPLEMENTARES (VER ANEXO)

4. Sugestões

A seção transversal inicialmente proposta para a Rua Cajo de Carvalho, no trecho junto ao Canal dos Caboclos, não parece ser a mais adequada, porque envolve a execução de obras de canalização, num dos lados do Canal, numa extensão aproximada de 100 m, e a remoção das 6 (seis) árvores de grande porte observadas nas fotografias de campo. As fotos a seguir ilustram o trecho em questão.



Considerando que a via, neste trecho, possui um tráfego predominantemente de ciclistas, e oferecendo 5,00 m de largura na pista de rolamento, sugerimos:

- (s.1) a redução na largura da pista para 3,60 m, em vez dos 5,50 m inicialmente propostos, tomando este trecho como uma via de serviço; e
- (s.2) implantar a Ciclovia 3 nos 2,40 m restantes da pista existente, mantendo o alinhamento do meio-fio, junto ao Canal, as 6 (seis) árvores e até as graxarias, tirando partido das sombras para proteger os ciclistas, neste trecho.

É importante ressaltar que estas sugestões significarão, além de conforto para os ciclistas, redução de custos do Projeto, porque eliminará a necessidade de canalizar uma das margens do Canal dos Caboclos, numa extensão aproximada de 100 m. A figura 6, ilustra a seção transversal proposta.

FIGURA 6 – SEÇÃO TRANSVERSAL PROPOSTA (VER ANEXO)

CICLOVIA 5 – Plano Funcional

O presente Relatório se destina a apresentar um Plano Funcional, com o objetivo de otimizar as condições de fluidez e segurança de tráfego para veículos motorizados, não motorizados e pedestres, para acompanhar a implantação da Ciclovia 5, na Rua Prudente de Moraes, no 1º Distrito do município de Duque de Caxias.

O Relatório é constituído de 4 (quatro) itens, vistoria de campo, esquemas alternativos, recomendações, sugestões e considerações finais, conforme é apresentado a seguir.

3. Vistoria de Campo

Na vistoria de campo realizada na sexta-feira, dia 30/01/15, pudemos observar que a Rua Prudente de Moraes, entre a Rua Itacora e a Rua Desgosto Mariano, já opera como eixo de um binário, no sentido de circulação da primeira para a segunda, em quase toda a extensão aproximada de 1.300 m.

Esta situação é muito favorável, porque o estreitamento na largura da pista de rolamento, em função da implantação da ciclovia, exatamente neste trecho, não é logrável. Impõe a mudança no regime de operação de mão dupla para mão única de circulação. Apenas na quadra entre a Rua Itacora e a Av. General Manoel Rabelo, numa extensão aproximada de 200 m, a via opera em regime de mão dupla de circulação.

Os logradouros que compõem o eixo do binário, no sentido contrário, são: Av. Expedicionário José Amaro, Av. Gal. Manoel Rabelo, Rua Itacora e Rua Iluminação. A figura 7, a seguir, ilustra o esquema de circulação observado nesta área.

Outras observações foram anotadas no campo, inclusive em vistoria posterior e são apresentadas nos itens seguintes.

FIGURA 7 – ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO OBSERVADO EM 30/01/15 (VER ANEXO)

4. Esquemas Alternativos de Circulação Viária

Considerando que a Rua Prudente de Moraes, ao longo do trecho em questão, preferencialmente deve integrar um dos eixos do binário, para viabilizar a implantação da Ciclovia 5 em condições adequadas de segurança, tendo em vista a largura típica da seção transversal da via, 3 (três) esquemas alternativos foram formulados:

4.1. Alternativa 1 – Quebrando a Direcionalidade do Eixo Rua Prudente de Moraes

Considerando o esquema de circulação de tráfego observado em 30/01/15, a alternativa que inicialmente pareceu a mais adequada envolve a quebra de direcionalidade do eixo Rua Prudente de Moraes, ao utilizando do trecho da Rua Santa Tereza e da Av. Gal. Manoel Rabelo, para que o trecho da Rua Prudente de Moraes entre a Av. Gal. Manoel Rabelo e a Rua Itacora, possa operar em sentido de mão única de circulação, da primeira para a segunda, conforme é ilustrado na figura 8.

Esta proposta tira partido da boa obra oferecida pela Rua Santa Tereza, no lado deste trecho, já operar neste sentido de circulação, e do fato do trecho da Av. Gal. Manoel Rabelo, entre a Rua Santa Tereza e a Rua Itacora, já operar em regime de mão única de circulação, no sentido proposto para o binário, atendendo, inclusive, ao itinerário de linhas municipais de ônibus oriundas da Rua Santa Tereza.

Por outro lado implica, também, em implantar o regime de mão única no trecho da Av. Gal. Manoel Rabelo, entre a Rua Itacora e a Rua Prudente de Moraes, numa extensão aproximada de 140 m, que hoje opera em regime de mão dupla de circulação.

Sobre este esquema alternativo, 2 (dois) entroncamentos merecem uma atenção especial: Rua Santa Tereza x Av. Gal. Manoel Rabelo e Av. Gal. Manoel Rabelo x Rua Prudente de Moraes.

No entroncamento Rua Santa Tereza x Av. Gal. Manoel Rabelo, o fluxo de veículos do eixo do binário sentido Rua Desgosto Mariano terá que realizar uma manobra de conversão à esquerda com ângulo controlado de 18º. Mesmo considerando que trafegaria um número reduzido de linhas de ônibus, por este trecho do eixo, este giro não é muito confortável para veículos comerciais, tendo em vista que a largura oferecida, hoje, é de, apenas, 4,65 m. Entretanto, como a ilha triangular de canalização é um zebrado na cor amarela e de sinalização horizontal, ajustes na largura poderão viabilizar o giro de veículos comerciais satisfatórios.

O local mais delicado, portanto, será o entroncamento Av. Gal. Manoel Rabelo x Rua Prudente de Moraes, quando os eixos do binário se tangenciarem, estreitando o espaço destinado à sidewalk. O remanejamento de 1 (um) ou 2 (dois) postes na área mencionada, acompanhados, talvez, pela desapropriação parcial de 1 (um) ou 2 (dois) imóveis, em uma das esquinas, como a barbearia que funciona numa garagem coberta, poderiam assegurar condições ideais para o local.

FIGURA 8 – ESQUEMA ALTERNATIVO 1 (VER ANEXO)

Se o esquema alternativo 1 poderia envolver desapropriações, 2 (dois) esquemas alternativos adicionais foram desenvolvidos.

4.2. Alternativa 2 – Otimizando a Direcionalidade dos 2 Eixos do Binário

Considerando que desapropriações, mesmo que parciais, com ou sem bicicletarias, poderiam ser necessárias na Alternativa 1, uma proposta mais ouvida seria a utilização do trecho inicial da Rua Antônio das Neves (Rua Baura) e uma conexão direta com o entroncamento Rua Itacora x Rua Itamaracá, numa extensão aproximada de 100 m, para preservar a segurança da Rua Prudente de Moraes, em regime de mão única de circulação, sentido Rua Olegário Mariano, em toda sua extensão.

Esta alternativa implica na desapropriação total de uns 3 (três) imóveis, com bicicletarias, sendo um na Rua Itacora (Y 419) e 2 (dois) na Rua Baura (como alinda e conforto pelas moradores), além do remanejamento de 1 (um) poste de concreto com funções múltiplas (AT&T/PIVTA), na Rua Itacora, em frente ao imóvel citado, mas consolidaria uma nova estrutura viária para o binário.

Entretanto, como desapropriações muitas vezes são indesejáveis, seja do ponto de vista político, seja em função de um cronograma de implantações previamente definido, foi elaborada um esquema alternativo para implantação imediata, sem desapropriações e sem remanejamento de postes de AT&T/PIVTA.

A figura 9, a seguir, ilustra o esquema de circulação descrito.

FIGURA 9 – ESQUEMA ALTERNATIVO 3 (VER ANEXO)

4.3. Alternativa 3 – Corrija Eixos do Binário Cruzando Duas Vezes

Para manter a direcionalidade do eixo do binário a Rua Prudente de Moraes e o sentido único de circulação da Rua Itacora para a Rua Olegário Mariano, a solução fica para o eixo em sentido contrário.

Desta forma, o sentido de circulação no trecho da Av. Gal. Manoel Rabelo, entre a Rua Prudente de Moraes e a Rua Itacora precisaria operar em regime de mão única, da primeira para a segunda, e o trecho na Rua Itacora entre a Av. Gal. Manoel Rabelo e a Prudente de Moraes, que hoje já opera em regime de mão única de circulação, seria incorporado ao eixo de binário, sentido Rua Itacora.

Esta alternativa teria o inconveniente dos eixos do binário se cruzarem duas vezes. Entretanto, considerando (c) que:

- (c.1) neste trecho deste eixo não trafegam linhas de transporte público;
- (c.2) o baixo volume de tráfego dos fluxos conflitantes envolvidos;

Esta alteração na Rua Prudente de Moraes, do ponto de vista de microcirculação viária, pode ser considerada interessante, na medida em que prioriza o acesso da Praça de Bandeira para a Rua Almirante Imperial, com lojas e lojas de Calças Shopping, localizada na BR-040 (Rua Prs. Washington Luis). Por outro lado, quanto a direcionalidade do fluxo em sentido contrário.

No sentido contrário, o eixo do binário em sentido contrário poderia ser composto da seguinte forma: Rua Itamaracá, Rua Itacora, Rua Santa Tereza, Av. Gal. Manoel Rabelo e Rua Prudente de Moraes, até a Rua Olegário Mariano.

Além disso, o principal problema para a implantação de Ciclovia 5 seria o local onde os 2 (dois) eixos do binário se longitudinal, no entroncamento de Av. Gal. Manoel Rabelo x Rua Prudente de Moraes. Da modo que se procederem alternativas descritas nos itens 2.1 e 2.2, envolvendo desapropriações parciais ou totais de imóveis, sem ou com bicicletarias, e o remanejamento de postes de AT&T/PIVTA terão que ser orientados.

Além disso, caso venha a trafegar alguma linha de ônibus no trecho da Rua Prudente de Moraes onde ocorreu a mudança no sentido de circulação, melhor seria ter a ciclovia do outro lado da pista o que significaria um desconforto para os ônibus e estudantes espaciais na segurança de tráfego com a travessia.

A figura 11, a seguir, ilustra o esquema alternativo 4 descrito.

FIGURA 11 – ESQUEMA ALTERNATIVO 4 (VER ANEXO)

5. Recomendações

Na visita de campo, duas observações (a) se aplicam a quase todos os locais de ocorrência envolvidos nos eixos do binário. São elas:

(a.1) é permitido o estacionamento longitudinal de veículos, no lado esquerdo da pista de rolamento, sem prejuízo para o fluxo de veículos, com sinalização horizontal, mas com placas de sinalização vertical de estacionamento regulamentado; e

(a.2) é intensa a presença de redutores de velocidade, do tipo quebra-moço, com 1,8 m de comprimento, com a placa sinalização horizontal à 45º, na cor amarela, mas sem placa de sinalização vertical de advertência de sinalização horizontal.

5.1. Recomendações Gerais

(b.1) implantar placas de sinalização vertical de regulamentação, do tipo R-6b, no lado esquerdo da via, especialmente ao longo do eixo do binário sentido Rua Itacora, acompanhando os trechos de estacionamento de particulares;

(b.3) o fluxo de longa distância, a partir da Praça da Bandeira, pode acessar o Viaduto Eng. Eduardo Gomes, sobre o ramal ferroviário do passageiros, ou a Av. Duque de Caxias, continuando pela Av. Exp. José Amaro e, em seguida, ingressando na Av. Pres. Tancredo Neves;

Também, assim, um esquema de circulação de tráfego para implantação imediata.

É impossível avaliar qual seria o esquema alternativo 1, como o esquema alternativo 2, poderiam ser implantados numa segunda etapa, sem comprometer um cronograma de implantações previamente fixado.

A figura 10, a seguir, ilustra o esquema descrito.

FIGURA 10 – ESQUEMA ALTERNATIVO 3 (VER ANEXO)

4.4. Exemplo Alternativo 4

Quando já tínhamos cada por entrada o tempo de formulação do esquema alternativo e voltamos ao entroncamento Av. Gal. Manoel Rabelo x Rua Prudente de Moraes, só para verificar a legibilidade da pista de rolamento da Rua Baura, fomos surpreendidos, na visita de campo realizada na quinta-feira, dia 04/08/15, com alterações no sentido de circulação, envolvendo o trecho da Rua Prudente de Moraes entre a Avenida e a Rua Itacora, conforme o observado foto a seguir, e a Rua Itamaracá.



(b.2) implantar placas de sinalização vertical de advertência, do tipo A-1d, em ambos os lados da pista, devendo ser acompanhadas de setas 45º para baixo, junto aos quebra-moços, de acordo com o estabelecido na Resolução 588B do CONTRAN.

5.2. Recomendações Específicas

Estas recomendações se destinam a locais ou trechos de logradouros onde forem observadas condições locais ou problemas específicos:

(c.3) assegurar uma largura mínima de 5,50 m, para a pista efetiva de rolamento da Rua Prudente de Moraes, nos 5 (cinco) pontos de conflito registrados todos ao longo da via, para garantir condições de ultrapassegem de um ônibus parado no ponto. Esta medida poderá implicar na redução da largura da ciclovia e/ou da presença de pedestres. Entretanto, como a largura de pista da Rua Prudente de Moraes é muito variável, ao longo do trecho em questão, a possibilidade do remanejamento de postes de parada deverá ser analisada;

(c.4) executar correção de geometria na linha triangular de canalização de tráfego no entroncamento Av. Exp. José Amaro x Av. Brasil x Av. Gal. Manoel Rabelo, o do lado da boracemete que a acompanha, para permitir o giro à esquerda, da primeira para a terceira, em melhores condições de conforto;

(c.5) remover a marca longitudinal de sinalização horizontal do tipo linha simples tracejada de divisão de fluxos do mesmo sentido (LMS-2), no trecho da Av. Exp. José Amaro entre a Rua Olegário Mariano e a Av. Brasil, uma vez que a largura efetiva da pista de rolamento não permite a circulação simultânea de 2 (dois) fluxos de veículos, mas, apenas, 1 (um) fluxo de veículos com a ultrapassegem de veículos parados;

(c.6) implantar sinalização horizontal do tipo marca delimitadora de estacionamento regulamentado (MER), no lado esquerdo da pista de rolamento da Rua Itamaracá, acompanhando o proposto em 1, com a remoção da LMS-2;

(c.7) implantar sinalização horizontal no quebra-moço existente na Av. Gal. Manoel Rabelo, no lado entre a Rua Santa Tereza e a Rua Itacora, caso um dos esquemas alternativos 1 ou 4 seja o adotado;

(c.8) implantar dispositivos auxiliares do tipo miniachos monodirecionais, na cor amarela, na linha triangular de canalização existente no entroncamento Rua Santa Tereza x Av. Gal. Manoel Rabelo, para reforçar a segurança do tráfego no local, caso um dos esquemas alternativos 1 ou 4 seja o adotado, acompanhando o alargamento no giro à esquerda, da primeira para a segunda;

(c.9) reanalisar o ponto de conflito de fluxos existente na Rua Prudente de Moraes, entre a Rua Itacora e a Av. Gal. Manoel Rabelo, para a praça localizada no entroncamento da Av. Gal. Manoel Rabelo x Rua São José, caso o esquema alternativo 1 seja o adotado; e

(c.10) analisar a conveniência de manter as placas de regulamentação da velocidade da 2ª mão, tanto na Rua Prudente de Moraes como na Rua Itamaracá, se esta velocidade está de acordo com o estabelecido na regulamentação 588B do CONTRAN, para a implantação de

quebra-molas do Tipo 1, conforme os existentes ao longo destas vias, como nas demais analisadas, uma vez que Zona 3C, com velocidade máxima permitida de 30 km/h, e o que tem o lado adjacente para priorizar a circulação de veículos não motorizados.

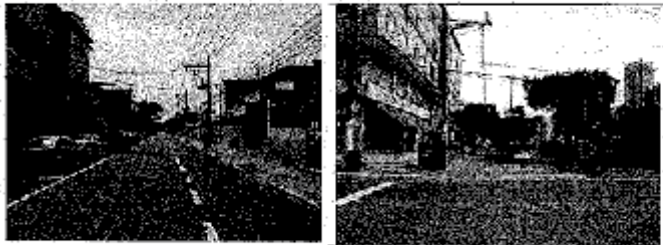
A figura 12, ilustra as recomendações descritas.

6. Sugestões

Na visita de campo, pudemos ainda observar que:

- (i) o trecho da Av. Brasil entre a Rua Prudente de Moraes e a Av. Exp. José Amaro conecta a Rua Prudente de Moraes com a Praça da Bandeira, a principal do bairro, onde estão instalados uma agência bancária, supermercado, farmácia e uma Igreja; o logradouro que delimita a Praça, do lado esquerdo, é um trecho da Av. Gal. Manuel Rebelo, exclusivo para pedestres;
- (ii) o entroncamento Av. Exp. José Amaro x Av. Brasil x Av. Gal. Manoel Rebelo, junto à Praça, é o único local, entre as visitadas, onde os pedestres dispõem de uma travessia sematizada, com vermelho total para faixas de fluxos veiculares;
- (iii) a pista de rolamento da Av. Brasil é a mais generosa entre os logradouros analisados, com 8,07 m de largura;
- (iv) o lado esquerdo da Av. Brasil, neste trecho, é utilizado para o estacionamento unilateral de veículos; e
- (v) no lado direito da Av. Brasil, neste trecho, estão em operação 2 (dois) pontos finais de linhas intermunicipais de ônibus, Via São Luiz – Central, Via Saiba Mar e Via Washington Luiz;

As fotos, a seguir, ilustram o descrito.



Desta forma, queremos encaminhar duas sugestões (a) para serem analisadas:

CICLOVIA 6 – Plano Funcional

O presente Relatório se destina a apresentar um Plano Funcional, com o objetivo de otimizar as condições de fluidez e segurança de tráfego para veículos motorizados, não motorizados e pedestres, para acompanhar a implantação da Ciclovia 6, na Av. Jacatitão e em 1º (um) trecho da Rua Capião Damasceno, no 1º Distrito do município de Duque de Caxias. É constituído de 3 (três) partes, visita de campo, requisição proposta – recomendações e considerações finais, uniformemente apresentado a seguir.

8. Visita de Campo

Da visita de campo, realizada na quinta-feira, dia 04/08/15, devemos destacar 10 (dez) observações principais (a), descritas a seguir, e ilustradas através de fotos:

(a.1) confirmamos que a Av. Jacatitão não integra o itinerário de nenhuma linha de transporte público de passageiros por ônibus, o que faz inviável a redução proposta na largura da pista de rolamento, para 5,0 m, e a mudança no regime de operação de mão dupla para mão única de circulação;

(a.2) duas linhas de ônibus trafegam na Av. 1ª de Maio, Linha 13, Gramacho - Hospital Infantil (via Capacabana), e Linha 14, Gramacho - Hospital Infantil (via Dr. Lauriano). A via opera em regime de mão dupla de circulação em quase toda sua extensão, e é paralela a Av. Jacatitão;

(a.3) a seção transversal proposta para o trecho da Rua Cap. Damasceno entre a Av. 1ª de Maio e a Av. Jacatitão, com a ciclovia colada no muro do Ramal Ferroviário de passageiros de Banguera, não parece apropriada, tendo em vista que o passeio existente, com largura variável, é em 2 (dois) trechos ocupado por árvores e postes, da seguinte forma: 10 (dez) árvores de grande porte (individuos arbores), espécie amarela (cassia símica), eperjinha amarela, flamboyant e manguba, entre a passarela de pedestres junto ao Comitório Nossa Senhora do Betém e o imóvel de N.º 1.008;



(a.4) a possibilidade de conectar a ciclovia da Rua Prudente de Moraes com a Praça da Bandeira, pelo lado esquerdo da pista de rolamento da Av. Brasil, eliminando o estacionamento de veículos, neste trecho; e

(a.5) a possibilidade de implantar paradas, junto à Praça, no trecho da Av. Gal. Manuel Rebelo hoje destinado a circulação de pedestres. A figura 12, a seguir, ilustra as sugestões descritas.

FIGURA 12 – RECOMENDAÇÕES E SUGESTÕES (VER ANEXO)

7. Considerações Finais

Em relação aos 4 (quatro) esquemas alternativos formulados e analisados no item 2, é importante ressaltar que todos apresentam vantagens e desvantagens, na tal forma que indicar o mais adequado, a partir de um critério, e uma tarefa inerente ao poder público, considerando aspectos como a microcirculação na área, em que esse do binário deve ser preservada a direcionalidade, custos econômicos e sociais, deslocamentos de desapropriações totais, parciais, com ou sem benfeitorias, remanejamento de postes de concreto com funções múltiplas, cronograma de implantação, gerenciamento no itinerário de linhas de ônibus, entre outros.

(a.4) 3 (três) postes de ATBT/TEBP, neste mesmo trecho da Rua Cap. Damasceno, próximos a Av. Jacatitão, no passeio de pedestres junto ao muro da ferrovia;

(a.5) no passeio da Rua Cap. Damasceno, junto ao muro da ferrovia, entre a Av. Jacatitão e a Estação Curia 6, do ramal ferroviário de passageiros, pudemos observar várias muças de cimento, ainda pouco desenvolvidas;



(a.6) no trecho do passeio de pedestres junto aos imóveis, no lado oposto às 10 (dez) árvores na Rua Cap. Damasceno, 4 (quatro) postes de concreto de ATBT/TEBP, com seção circular, se apresentam com 1/3 da área na pista de rolamento, de forma que a ampliação de largura proposta, de 1,14 m para 1,20 m, é muito recomendável. Por outro lado, o poste mais próximo à passarela de pedestres, junto ao Comitório, se apresenta totalmente na pista de rolamento. Ambas as situações são indesejáveis, porque põem em risco a segurança do tráfego, no local;



(n.7) a largura dos passeios de pedestres ao longo do trecho em pauta, na Rua Cap. Damasceno, é muito variável, de modo que uma seção transversal (po não é muito representativa

(n.8) a Rua Orsina da Fonseca, com 0,39 m de largura de pista, com declividades longitudinais adequadas e paralela à Rua Cap. Damasceno no trecho em questão, se apresenta em condições de integrar um binário, o vi a atender linhas de ônibus, desde que sejam executadas intervenções para remanejar 4 (quatro) postes AT/DT/Te/WIP, instalados na pista de rolamento, próximo ao meio fio, e para reconstruir 3 (três) quebra-molas de velocidade, do tipo quebra-mola, hoje com geometria precária e sem qualquer tipo de sinalização horizontal e vertical;

(n.9) veículos estacionem em ambos os lados da pista de rolamento, junto ao meio fio, ao longo da Rua Orsina da Fonseca; e

(n.10) os passeios de pedestres ao longo da Rua Orsina da Fonseca se apresentem com larguras variáveis.

A figura 13, a seguir, apresenta seções transversais da Av. 1ª de Maio, da Rua Orsina da Fonseca e do passeio de pedestres junto ao muro do ramal ferroviário, com árvores e postes, no trecho em pauta da Rua Cap. Damasceno.

FIGURA 13 – SEÇÕES TRANSVERSAIS (VER ANEXO)

9. Esquema de Circulação Proposto - Recomendações

Considerando que:

(n.1) árvores nos logradouros públicos dos municípios da Babado Fluminense são raras;

(n.2) as árvores existentes no passeio de pedestres junto ao muro do ramal ferroviário de passageiros da Rua Cap. Damasceno, no trecho descrito no item 1, devem ser preservadas para formar a futura ciclovia mais agradável aos ciclistas, tendo em vista o proposto para a Rua Saldanha Maranhão, na ciclovia 7;

(n.3) a Av. 1ª de Maio é o continuará sendo o logradouro que atende ao itinerário de linhas de ônibus entre a Rua Castro Alves e a Rua Cap. Damasceno;

(n.4) deverá ser oferecida uma alternativa para a circulação das linhas de ônibus que trafegam pelo trecho em pauta da Rua Cap. Damasceno, no sentido Av. 1ª de Maio - Av. Jacairiño, no cenário com a ciclovia 6;

O esquema de circulação proposto é definido pelas 11 (onze) recomendações (n), descritas a seguir:

A Figura 14, a seguir, ilustra o esquema de circulação proposto com as 11 (onze) recomendações.

FIGURA 14 - ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO PROPOSTO – RECOMENDAÇÕES (VER ANEXO)

10. Considerações Finais

Em função da localização do Cemitério Nossa Senhora do Belém e da passarela de pedestres sobre o ramal ferroviário de passageiros, sobre a Rua Cap. Damasceno e sobre a Av. Gov. Leonel de Moura Brizola, a proposta de implantação do binário formado pelo trecho em pauta da Rua Cap. Damasceno e pela Rua Orsina da Fonseca pode ser questionada, por afetar os usuários de transporte público de passageiros por ônibus de ambos os equipamentos urbanos.

Infelizmente, este tipo de situação será inevitável. Entretanto, é importante ressaltar (na) que:

(rs.1) o afastamento dos equipamentos urbanos será de, apenas, 1,10 m (um e dez metros), distância entre os 2 (dois) eixos do binário proposto;

(rs.2) viabilizar a implantação da Ciclovia 6, que resultará em ganhos de mobilidade para todos;

(rs.3) a operação em regime de mão única de circulação, com a adoção do binário proposto, melhorará as condições de segurança de tráfego para todos os usuários, especialmente para os pedestres, na travessia dos logradouros.

(n.1) analisar a possibilidade de manutenção das 10 (dez) árvores existentes entre a passarela de pedestres junto ao Cemitério e o imóvel de Nº 1.038 da Rua Cap. Damasceno, de modo a criar sombra para os ciclistas, mesmo que isto signifique estreitamento na largura da ciclovia, nessas locais;

(n.2) definir se deve ser completada a arborização do trecho da Rua Cap. Damasceno, até a Av. Jacairiño, com as características propostas em n.1, ou se a ciclovia deve mesmo "nadar" no muro da ferrovia, o que implicará na remoção, para a calçada oposta, dos 3 (três) postes AT/DT/Te/WIP existentes;

(n.3) ampliar o passeio de pedestres localizado no lado oposto à ferrovia, de 1,14 m para 1,20 m de largura, pelo menos no trecho entre a passarela de pedestres junto ao Cemitério e o imóvel de Nº 1.038 da Rua Cap. Damasceno, de modo eliminar a localização dos postes de concreto da pista de rolamento;

(n.4) alterar o regime de operação da Rua Cap. Damasceno, no trecho entre Av. Jacairiño e a Av. 1ª de Maio, de mão dupla para mão única de circulação, para operar da primeira para a segunda, em função da redução na largura da pista de rolamento que se faz necessário para a implantação da ciclovia 6, obtendo pelo menos, 5,00 m de caixa;

(n.5) se utilizar da Rua Orsina da Fonseca, em toda sua extensão, com aproximadamente 400 m, para compor um binário com o trecho em pauta da Rua Cap. Damasceno, para operar de Av. 1ª de Maio para a Av. Jacairiño, preferencialmente com um mínimo de 5,50 m de largura da pista;

(n.6) retirar os 4 (quatro) postes de AT/DT/Te/WIP hoje na pista de rolamento da Rua Orsina da Fonseca, seja com a ampliação do passeio de pedestres, remanejando meio-fio, seja com o terrameamento físico dos postes;

(n.7) analisar se deve ou não ser permitido o estacionamento longitudinal de veículos, no lado externo da pista de rolamento da Rua Orsina da Fonseca, por que implicará na redução da largura dos passeios de pedestres e no remanejamento obrigatório dos 4 (quatro) postes de AT/DT/Te/WIP, para fora da pista de rolamento;

(n.8) reconstruir os 3 (três) quebra-molas existentes ao longo da Rua Orsina da Fonseca, com 1,5 m de comprimento, conforme o padrão utilizado nos principais logradouros do 1º Distrito, devidamente acompanhados de sinalização horizontal e vertical;

(n.9) alterar o regime de operação da Av. 1ª de Maio, no trecho entre a Rua Cap. Damasceno e a Rua Orsina da Fonseca, de mão dupla para mão única de circulação, para operar da primeira para a segunda;

(n.10) alterar o regime de operação da Av. Jacairiño, no trecho entre a Rua Orsina da Fonseca e a Rua Cap. Damasceno, de mão dupla para mão única de circulação, para operar da primeira para a segunda; e

(n.11) definir o sentido de circulação mais apropriado para o trecho da Av. Jacairiño entre a Rua Castro Alves e a Rua Orsina da Fonseca, desde que seja em um único sentido;



CICLOVIA 7 – Plano Funcional

O presente Relatório se destina a apresentar um Plano Funcional, com o objetivo de otimizar as condições de fluidez e segurança de tráfego para veículos motorizados, não motorizados e pedestres, para acompanhar a implementação da Ciclovia 7, na Rua Saudade e na Rua Saldanha Maranhão, no 1º Distrito do município de Caxias de Matos. É constituído de 3 (três) itens, visando de campo, a seguinte proposta - recomendações e considerações finais, conforme o apresentado a seguir.

11. Vistoria de Campo

Da vistoria de campo, realizada na quarta-feira, dia 04/02/15, deveriam destacar 11 (onze) observações principais (o):

(o.1) confirmamos que a Rua Saudade não integra o itinerário de nenhuma linha de transporte público de passageiros por ônibus, o uso do solo é essencialmente comercial e de lazer, tendo em vista o campo de futebol society (Campo do Tricolor), apresenta intensa circulação de pedestres, inclusive na pista de rolamento, uma vez que os passeios são estreitos, justificando plenamente sua transformação em rua de serviço, com 3,5 m de largura de pista de rolamento, e a mudança no regime de operação de mão dupla para mão única de circulação;

(o.2) as linhas do ônibus integram na Rua José Freire de Lima, que opera em regime de mão dupla de circulação, e é paralela à Rua Saudade. Nela foram observados 2 (dois) pontos de parada, para o itinerário sentido Viaduto Brigadeiro Eduardo Gomes: um na esquina, em curva, com a Rua Amada Negreiros, e à frente do Mega Market, com abrigo para os usuários (foto a seguir), e o outro no entroncamento com a Rua Senhor do Bonfim, regulamentado por placa de sinalização vertical;



(o.3) a Rua Saldanha Maranhão é utilizada por uma linha municipal de transporte público de passageiros por ônibus, operada pela Auto Viação Reginas, a Linha 17 Pariqueiras - Variante, de modo que a redução proposta na largura da pista de rolamento, para viabilizar a implantação da Ciclovia 7, sem descontinuidade, implica em identificar logradouros em condições de absorver o remanejamento de itinerários, que se faz necessário;

(o.4) a Rua Saldanha Maranhão é essencialmente residencial, com uso do solo totalmente distinto da Rua Saudade, exceto pela loja MEGA MARKET, destaque comercial da área,



(o.8) o lado direito da Rua Saldanha Maranhão, para o fluxo sentido Av. Raimundo Corrêa, é ocupado por uma "comunidade", com ruas estreitas, sem a menor condição de aproveitamento para qualquer remanejamento de tráfego ou campo de visão;

(o.10) o lado esquerdo da Rua Saldanha Maranhão é um muro, delimitado por estaiva e mais 4 (quatro) logradouros/trechos, Av. Ana Porto, Av. Nilo Peçanha, Av. Winston Churchill e Rua José Freire de Lima, com ocupação regular, mas onde o aproveitamento de trechos de logradouros precisa ser bem analisado, em função de declividades, condições do solo e acumulação para a espera de brecha no fluxo de veículos, em entroncamentos, especialmente em relação a veículos menores (ônibus e caminhões);

(o.11) veículos estacionam em ambos os lados da pista de rolamento, ora com as 4 (quatro) rodas, ora com duas rodas e suas sobre o passeio de pedestres, na Rua Dr. Amada Negreiros, na Rua José Clemente e na Rua Sr. do Bonfim, especialmente na primeira, e no trecho entre a Rua José Clemente e a Rua Saldanha Maranhão, talvez pela proximidade com a loja Mega Market;

(o.12) no trecho da Rua Senhor do Bonfim, entre a Rua Dr. Amada Negreiros e a Rua José Freire de Lima, observamos 2 (dois) pontos de concreto, de múltiplas funções (ATM/Tel./IP), assinalados na pista de rolamento, próximos ao meio fio, especialmente junto ao entroncamento com a segunda;



A Figura 15, a seguir, apresenta o esquema atual de circulação, com os locais e logradouros citados.

FIGURA 15 – ESQUEMA ATUAL DE CIRCULAÇÃO (VER ANEXO)

localizado junto ao entroncamento Rua Saldanha Maranhão x Rua Dr. Amada Negreiros x Rua José Freire de Lima x Rua Saudade x Rua Bento Querino;

(o.5) o Mega Market dispõe de uma doca para as operações de embarque e desembarque de mercadorias, localizada na Rua Saldanha Maranhão, no canto esquerdo da frente da loja, num recuo da calçada. Mas para um caminhão entrar de lá é necessário interromper o fluxo de veículos em uma faixa de largura da via;



(o.6) na esquina da Rua Saudade com a Rua Bento Querino, fica localizado um ponto de moto-taxi, provavelmente pela proximidade com a loja do Mega Market e para atender moradores da comunidade vizinha;



(o.7) na Av. Manuel Lucas, no trecho entre a Rua Nina Rodrigues e a Rua Cel. Nicolau da Silva, está localizado o Hospital Duque de Caxias – Pronto Socorro, importante equipamento urbano do bairro e do município;

(o.8) o entorno da pequena Praça Senhor do Bonfim, localizada no entroncamento da Av. Manuel Lucas com a Rua Sr. do Bonfim, é ocupado pelo ponto final de duas linhas municipais de ônibus operadas pela Auto Viação Reginas, a Linha 16, Hospital Duque de Caxias – Jardim Gramacho, e a Linha 19, Hospital Duque de Caxias – COHAB;

Esquema de Circulação Proposto - Recomendações

Considerando que:

(o.1) a redução proposta na faixa de rolamento da Rua Saldanha Maranhão, assim como na Rua Saudade é importante para viabilizar a Ciclovia 7, sem descontinuidade, o que implica em identificar logradouros em condições de absorver a faixa de veículos e ao remanejamento parcial dos itinerários da Linha 17;

(o.2) o ponto de parada do ônibus com abrigo, localizado em frente à loja Mega Market, deve continuar a ser atendido pela Linha 17, mesmo com os itinerários parcialmente remanejados;

(o.3) o Hospital Duque de Caxias – Pronto Socorro é um equipamento urbano suficientemente importante para justificar um remanejamento parcial do itinerário da Linha 17, que hoje trafega na Rua Saldanha Maranhão;

(o.4) o trecho da Rua Nina Rodrigues, entre a Av. Ana Porto e a Av. Manuel Lucas, é o que oferece as melhores condições geométricas, em planta e em perfil, quando comparado com os 2 (dois) logradouros mais próximos da Rua Saldanha Maranhão, ou seja, Rua José Clemente e Rua Senhor do Bonfim;

(o.5) os trechos da Rua José Clemente e da Rua Senhor do Bonfim, entre a Av. Manuel Lucas e a Rua José Freire de Lima, oferecem boas condições geométricas, em planta e em perfil, para operarem em binário;

(o.6) a Rua Dr. Amada Negreiros oferece boas condições geométricas, em planta e em perfil, para atender ao remanejamento parcial do itinerário da Linha 17, sendo Viaduto Brig. Eduardo Gomes;

(o.7) a operação em regime de mão única de circulação é a que oferece as melhores condições de segurança do tráfego, especialmente para a travessia de pedestres, quando um logradouro/trcho passa a receber o itinerário de uma linha regular de ônibus, remanejada;

O esquema de circulação proposto e definido pelas 11 (onze) recomendações (o), descritos a seguir:

(r.1) regulamentar o regime de mão única de circulação no trecho da Rua José Clemente entre Rua José Freire de Lima e a Av. Manuel Lucas, para operar da primeira para a segunda, compondo um binário com a Rua Saldanha Maranhão e para atender ao remanejamento parcial do itinerário da Linha 17, sentido Av. Raimundo Corrêa;

(r.2) regulamentar o regime de mão única de circulação na Rua Saldanha Maranhão, para operar da Av. Raimundo Corrêa para a Rua José Freire de Lima, em função do proposto em r.1;

(r.3) regulamentar o regime de mão única de circulação no trecho da Rua Sr. do Bonfim, entre a Praça Sr. do Bonfim e a Rua Dr. Amada Negreiros, para operar da primeira para a segunda, atendendo ao remanejamento parcial da Linha 17, sentido Viaduto Brig. Eduardo Gomes, e compor um binário com a Rua José Clemente, neste trecho;

(r.4) regulamentar o regime de mão única de circulação no trecho da Rua Dr. Arruda Negrinhos, entre a Rua Sr. do Bonfim e a Rua Saldanha Maranhão, para operar da primeira para a segunda e atender ao remanejamento parcial do itinerário da Linha 17, sentido Viaduto Brig. Eduardo Gomes, passando pelo ponto de parada de ônibus, com abrigo, localizado em frente à Loja Mega Market;

(r.5) simplificar o encaminhamento dos itinerários da Linha 17, entre a Rua José Clemente e a Av. Raimundo Corrêa, pela Av. Manuel de Luca, Praça Sr. do Bonfim, Rua Nina Rodrigues e Av. Ana Porto;

(r.6) verificar a necessidade de melhorar o raio de giro na conversão à direita da Rua Dr. Arruda Negrinhos para a Rua José Freire de Lima, o que implicará na redução do passeio para pedestres existente nesta curva, para atender ao remanejamento parcial proposto para o itinerário da Linha 17, em função do raio existente ser muito reduzido e o ângulo central ser maior do que 135°;

(r.7) regulamentar o regime de mão única de circulação na Rua Saudade, para operar da Rua José Freire de Lima para a Av. Joaquim Nabuco;

(r.8) implantar as ilhas de canalização de tráfego que se tornarem necessárias na interseção Rua Saldanha Maranhão x Rua Dr. Arruda Negrinhos x Rua José Freire de Lima x Rua Saudade x Rua Santo Quirino, em função da Ciclovia 7 e do proposto nas recomendações anteriores;

(r.9) regulamentar pontos de parada de ônibus ao longo dos itinerários propostos para a Linha 17, através de placas de sinalização vertical;

(r.10) regulamentar a proibição de estacionamento de veículos no lado direito dos trechos dos logradouros Rua Dr. Arruda Negrinhos, Rua José Clemente e Rua Sr. do Bonfim, que atenderão ao remanejamento parcial proposto dos itinerários da Linha 17; e

(r.11) ampliar o passeio de pedestres na Rua Sr. do Bonfim, no trecho entre a Rua Dr. Arruda Negrinhos e a Rua José Freire de Lima, para que os 2 (dois) postes de concreto assentados na pista de rolamento fiquem no passeio de pedestres, ou, remanejar os dois postes para o passeio existente.

A Figura 16, a seguir, ilustra o esquema de circulação proposto com as 11 (onze) recomendações descritas.

FIGURA 16 - ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO PROPOSTO – RECOMENDAÇÕES (VER ANEXO)

12. Considerações Finais

Das questões principais (q) decorrentes da implantação da Ciclovia 7 e do Plano Funcional proposto merecem algumas considerações, para serem analisadas pelo poder público:

(q.1) Alterações nas Condições de Acesso ao Serviço de Transporte por Ônibus

O Plano Funcional proposto poderá vir a ser criticado por 2 (dois) tipos de moradores: os residentes na Rua Saldanha Maranhão e alguns clientes da Loja Mega Market, por deixarem de ser diretamente atendidos pela Linha 17. Entretanto, é importante ressaltar 7 (sete) aspectos principais (a):

(a.1) que a passagem por este logradouro não significa o acesso a nenhum equipamento urbano relevante, excetuando-se a Loja Mega Market, enquanto que o novo itinerário facilitará o acesso ao Hospital Duque de Caxias - Pronto Socorro, para os demais moradores residentes ao longo do itinerário desta linha, em condições de aumentar a demanda de passageiros;

(a.2) a distância entre a Loja Mega Market e a Rua José Clemente é de aproximadamente 50 m, perfeitamente caminhável, desde que sem compras muito pesadas para carregar;

(a.3) como a extensão da Rua Saldanha Maranhão é de, aproximadamente, 400 m, os moradores poderão acessar os ônibus da Linha 17 caminhando, em nível, no máximo 200m, seja no sentido da Av. Ana Porto, seja no sentido do entroncamento Rua Dr. Arruda Negrinhos x Rua José Freire de Lima;

(a.4) a distância entre a Rua Saldanha Maranhão e a Praça Senhor do Bonfim é de, apenas, 150 m (cento e cinquenta metros), de modo que uma parcela dos moradores poderá até optar por caminhar pela Av. Manuel de Luca, a despeito da deslidade do trecho, especialmente em deslocamentos de deslida;

(a.5) as possibilidades de montar um binário com um ou mais logradouros do outro lado da Rua Saldanha Maranhão foram totalmente descartadas, em função da ocupação irregular caracterizada das comunidades existentes na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, estruturada por vias estreitas;

(a.6) o Plano Funcional proposto viabilizará a implantação da Ciclovia 7, sem descontinuidade, o que resultará em ganhos de mobilidade para todos; e

(a.7) o ponto de parada de ônibus com abrigo, existente em frente à Loja Mega Market, continuará a ser atendido pela Linha 17, no cenário com o Plano Funcional implantado.

(q.2) Operações de Carga/Descarga de Mercadorias na Loja Mega Market

O Mega Market dispõe de uma doca para a realização das operações de carga/descarga de mercadorias, na Rua Saldanha Maranhão, no recuo do passeio de pedestres, no canto à esquerda da frente da loja. Entretanto, para que um caminho mesmo de porta médio, em vez de ré na doca, hoje, necessariamente bloqueará uma faixa de tráfego da via, para ficar numa posição ortogonal à pista, conforme o deslido na observação 0.6, do item 1.

ANEXO

FIGURA 1 – ESQUEMA ATUAL DE CIRCULAÇÃO

FIGURA 2 – BINÁRIO 1

FIGURA 3 – BINÁRIO 2

FIGURA 4 – BINÁRIO 3

FIGURA 5 – CONSOLIDAÇÃO DOS BINÁRIOS E RECOMENDAÇÕES COMPLEMENTARES

FIGURA 6 – SEÇÃO TRANSVERSAL PROPOSTA

FIGURA 7 – ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO OBSERVADO EM 30/01/15

FIGURA 8 – ESQUEMA ALTERNATIVO 1

FIGURA 9 – ESQUEMA ALTERNATIVO 2

FIGURA 10 – ESQUEMA ALTERNATIVO 3

FIGURA 11 – ESQUEMA ALTERNATIVO 4

FIGURA 12 – RECOMENDAÇÕES E SUGESTÕES

FIGURA 13 – SEÇÕES TRANSVERSAIS

FIGURA 14 – ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO PROPOSTO – RECOMENDAÇÕES

FIGURA 15 – ESQUEMA ATUAL DE CIRCULAÇÃO

FIGURA 16 – ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO PROPOSTO – RECOMENDAÇÕES

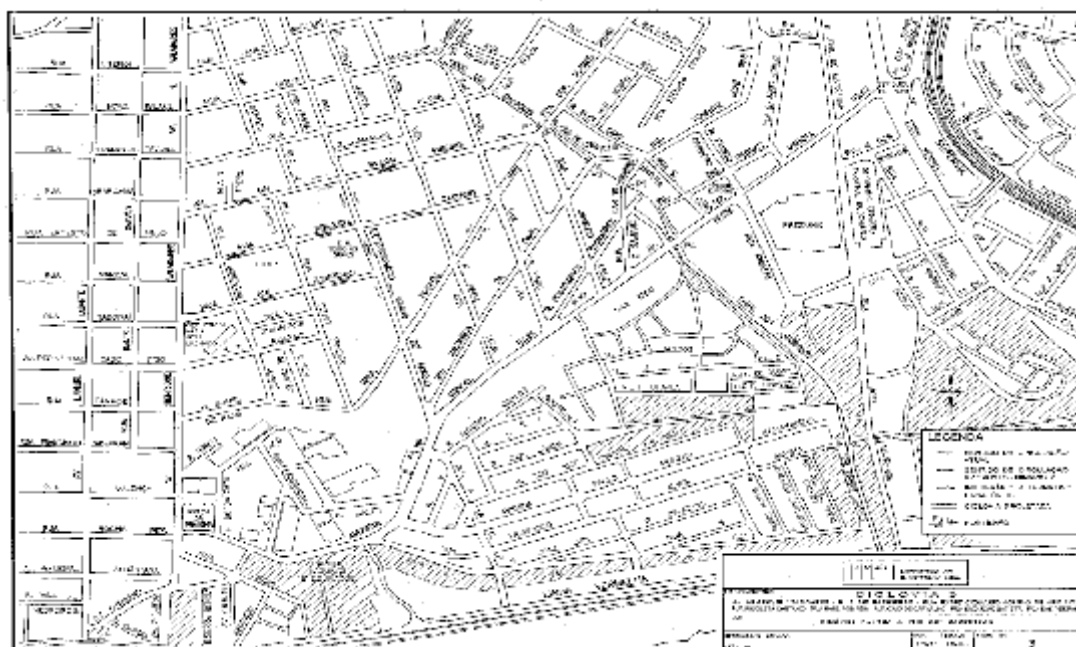
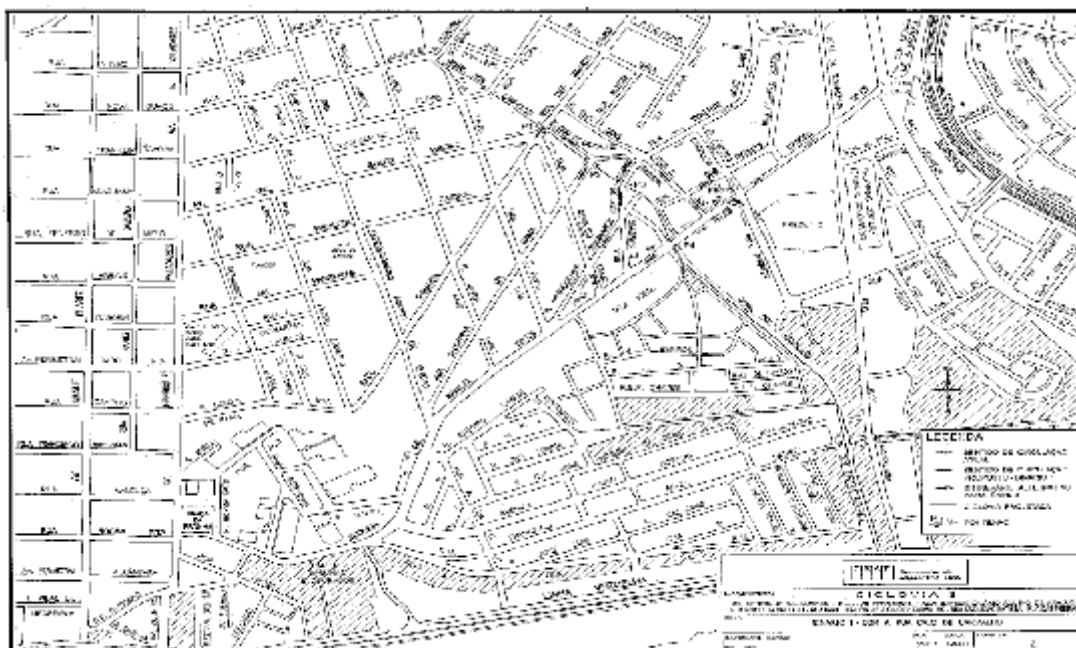
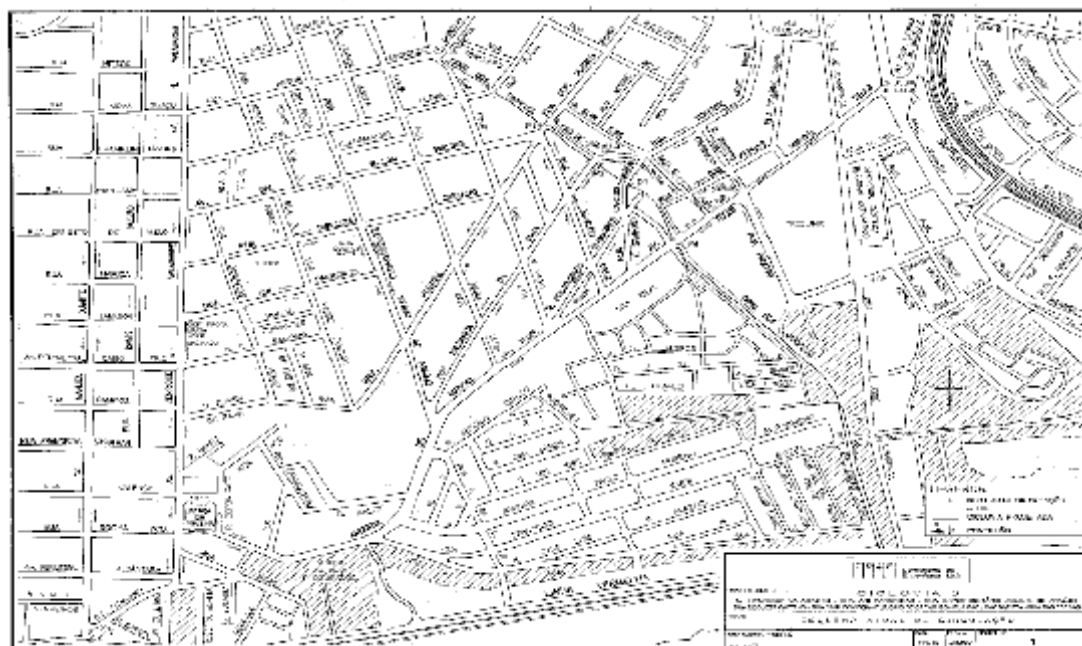
Com a implantação da Ciclovia 7 e do Plano Funcional proposto, os caminhões só alcançarão a doca existente circulando pela Rua Saldanha Maranhão e, durante o período das operações de embarque/desembarque de mercadorias, bloquearão fisicamente a ciclovia ou a pista de rolamento.

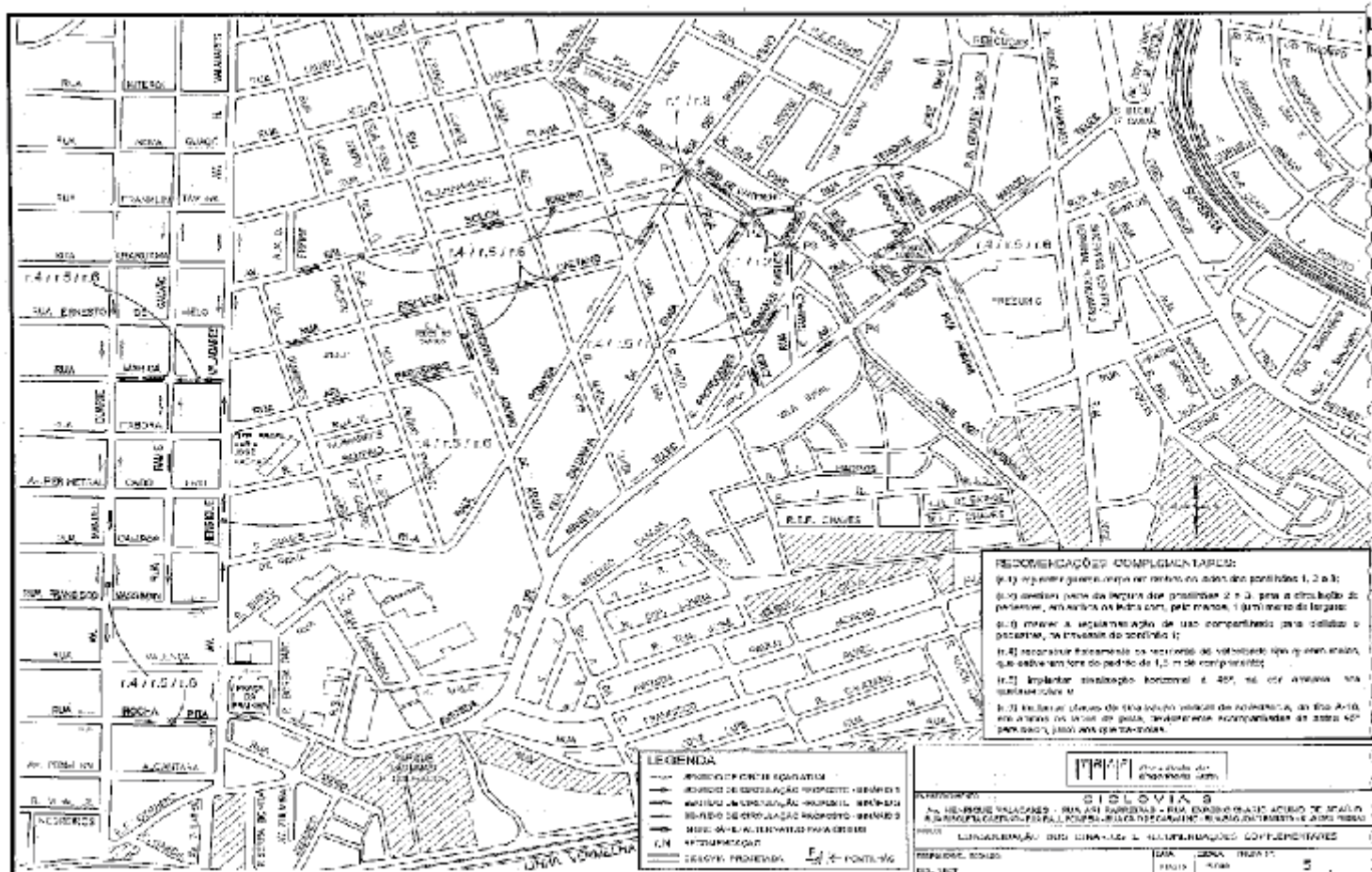
Para evitar que situações deste tipo ocorram, duas alternativas (a) podem ser analisadas:

(a.1) remanejar a localização da doca, o que poderá envolver algum remanejamento interno na loja, seja da acesso de clientes, seja da localização dos boxes para o pagamento das compras; ou

(a.2) criar um estacionamento exclusivo para veículos de carga na pista de rolamento, seja na Rua Dr. Arruda Negrinhos, seja na Rua José Freire de Lima, próximo ao entroncamento com a Rua Saldanha Maranhão x Rua Saudade x Rua Santo Quirino, o que dificultará o embarque e o desembarque das mercadorias dos caminhões, principalmente pelo deslido entre o interior do caminhão e a cota do meio-fio.

Como esta questão é muito complexa e transcende uma abordagem técnica, consideramos que a solução vai depender dos entendimentos entre o poder público e os responsáveis pela Loja Mega Market.





RECOMENDAÇÕES COMPLEMENTARES:

- (1) No ponto de implantação de iluminação pública, observar as possibilidades 1, 2 e 3;
- (2) Adotar a taxa de largura das passarelas de 2 a 3, para a construção de passarelas, observadas as normas do plano diretor, e limitação de largura;
- (3) Avaliar a possibilidade de implantação de ciclovia para todas as direções, na extensão do trecho 1;
- (4) Incorporar, finalmente, os trabalhos de planejamento e gerenciamento, que tenham sido do projeto de 1,0 m de largura;
- (5) Implantar sinalização horizontal e 40% na rede viária na faixa de 4,00 m;
- (6) Realizar estudos de fiscalização dos projetos de iluminação, de 2,0 a 1,0, em função do tipo de pista, devidamente acompanhados de estudos de planejamento, para as intervenções.

- LEGENDA**
- PROJEÇÃO DE PAVIMENTOS
 - PROJETO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA - BOMBS
 - PROJETO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA - BOMBS
 - PROJETO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA - BOMBS
 - PROJETO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA - BOMBS
 - PROJETO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA - BOMBS
 - PROJETO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA - BOMBS
 - PROJETO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA - BOMBS
 - PROJETO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA - BOMBS

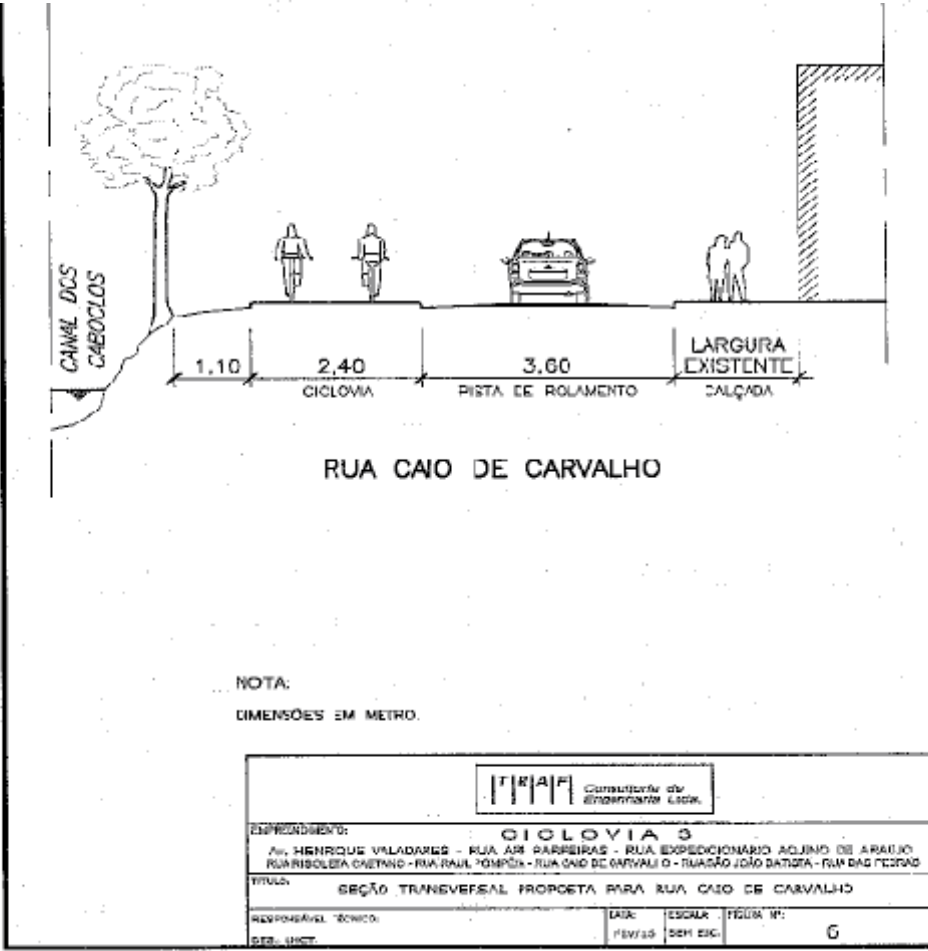
PROJETO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA

CICLOVIA 3

Av. HENRIQUE VALADARES - RUA DAS PALMEIRAS - RUA EXPEDICIONÁRIO AUGUSTO DE ARAUJO - RUA RISOLETA NEVES - RUA RAUL TROMBADOR - RUA JOÃO BATISTA - RUA DAS PALMEIRAS

LEGENDAÇÃO DOS SINAIS DE ILUMINAÇÃO COMPLEMENTARES

PROJEÇÃO	DATA	ESCALA	FOLHA Nº
PROJETO	2015	1:100	6



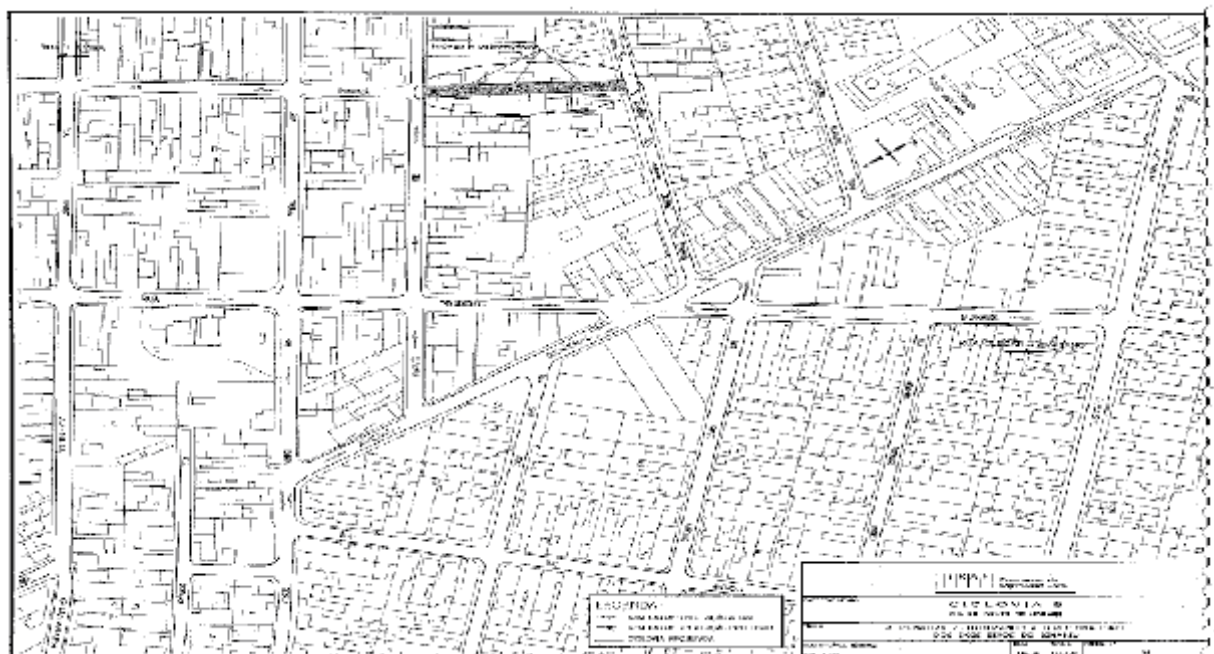
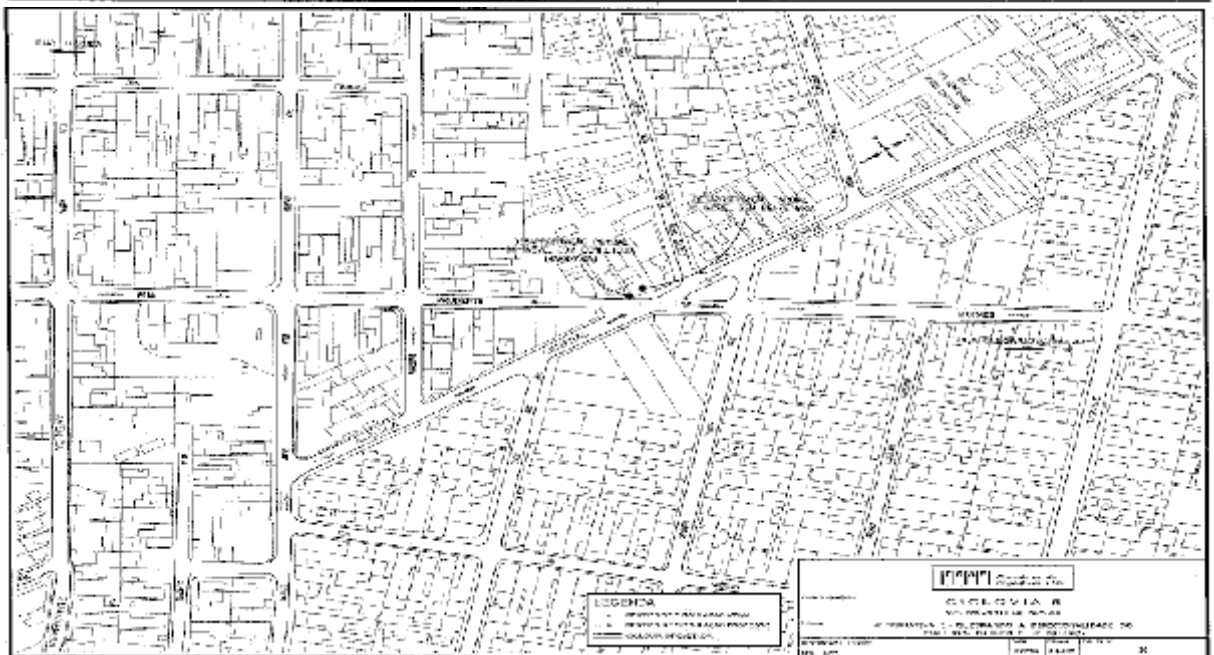
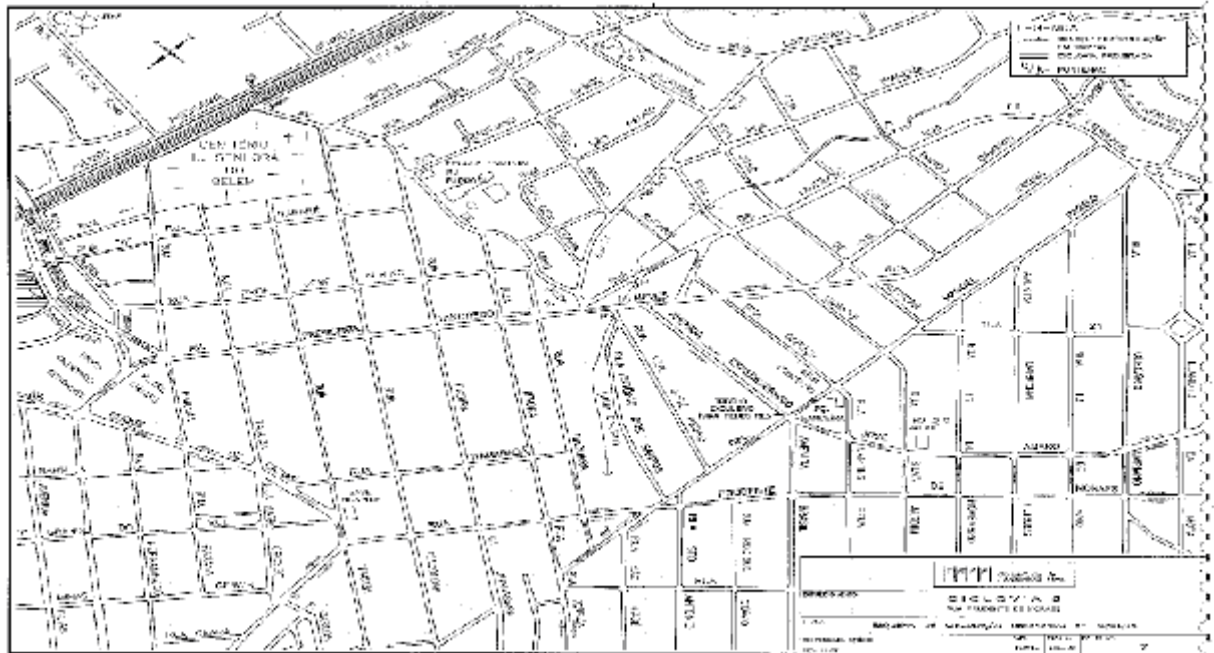
PROJETO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA

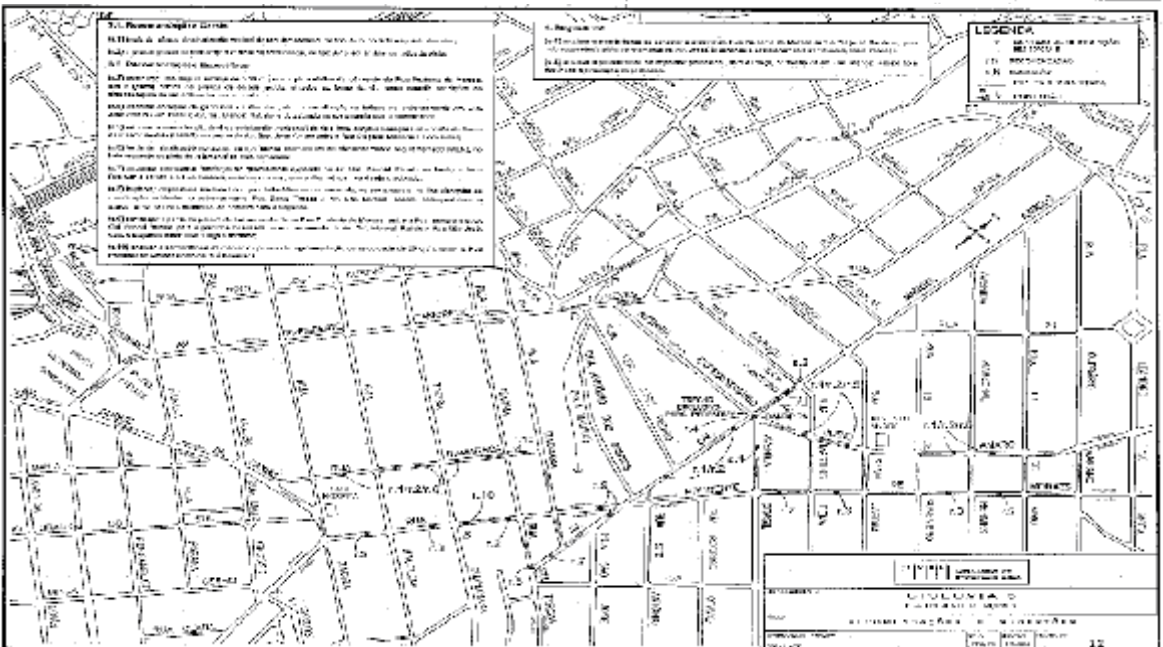
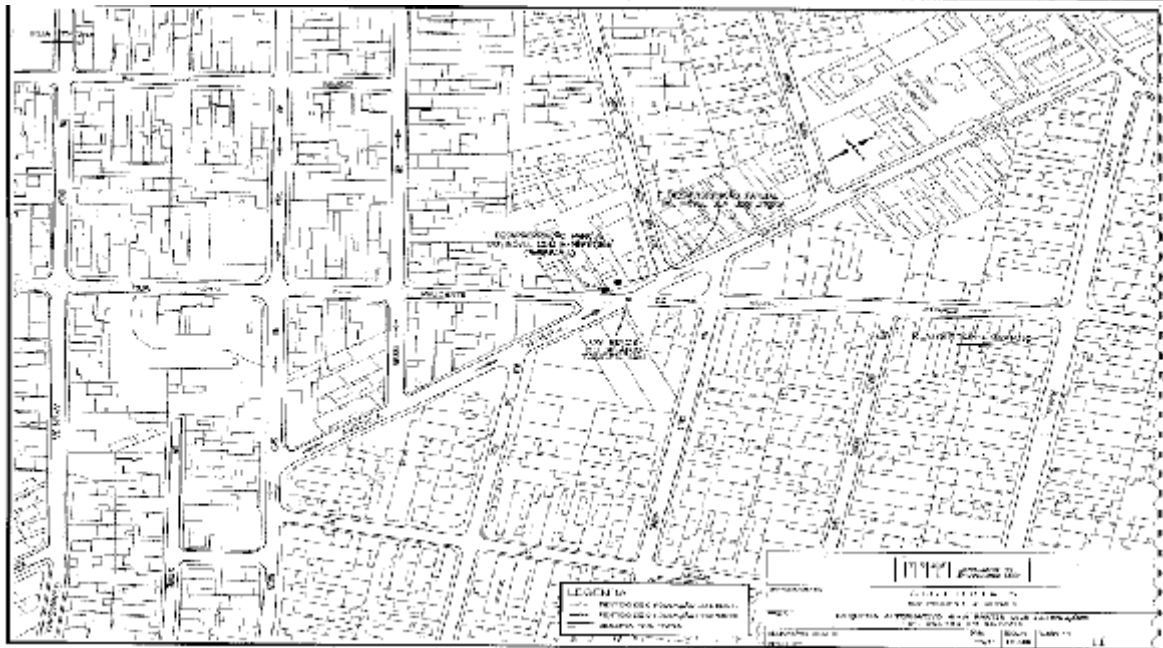
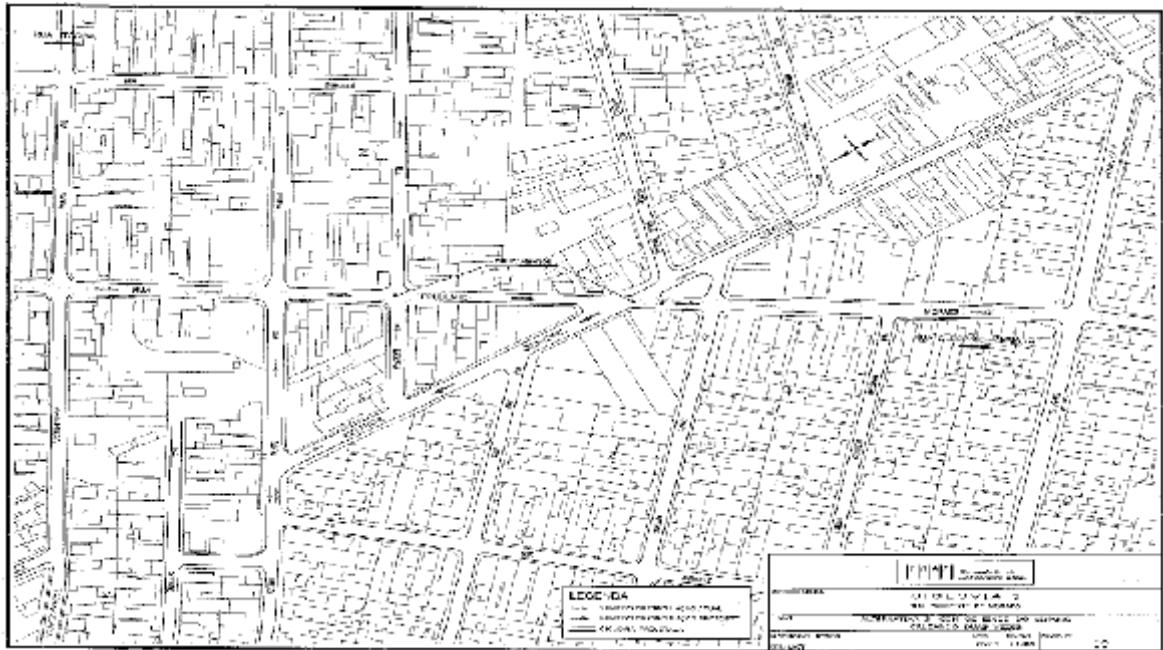
CICLOVIA 3

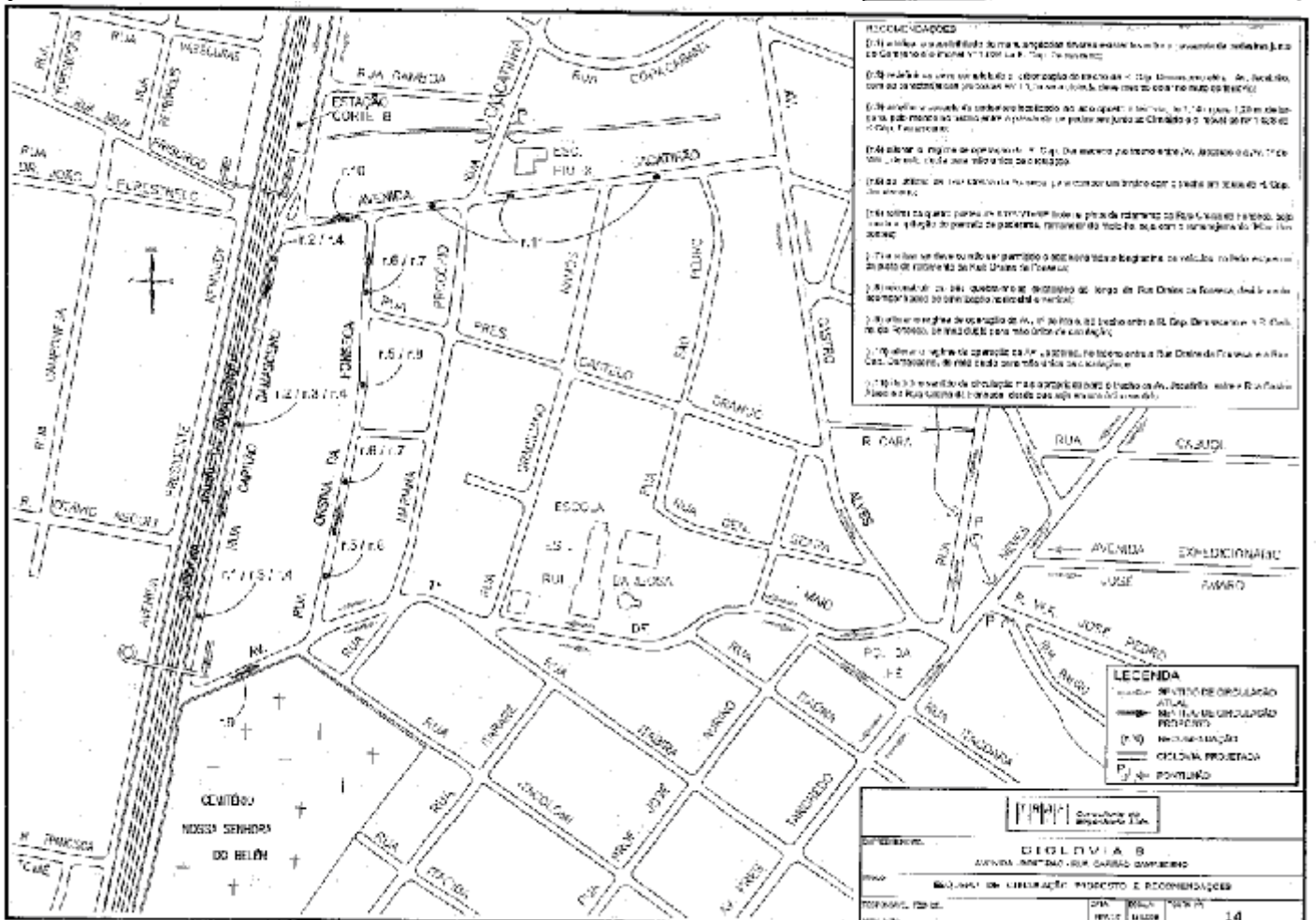
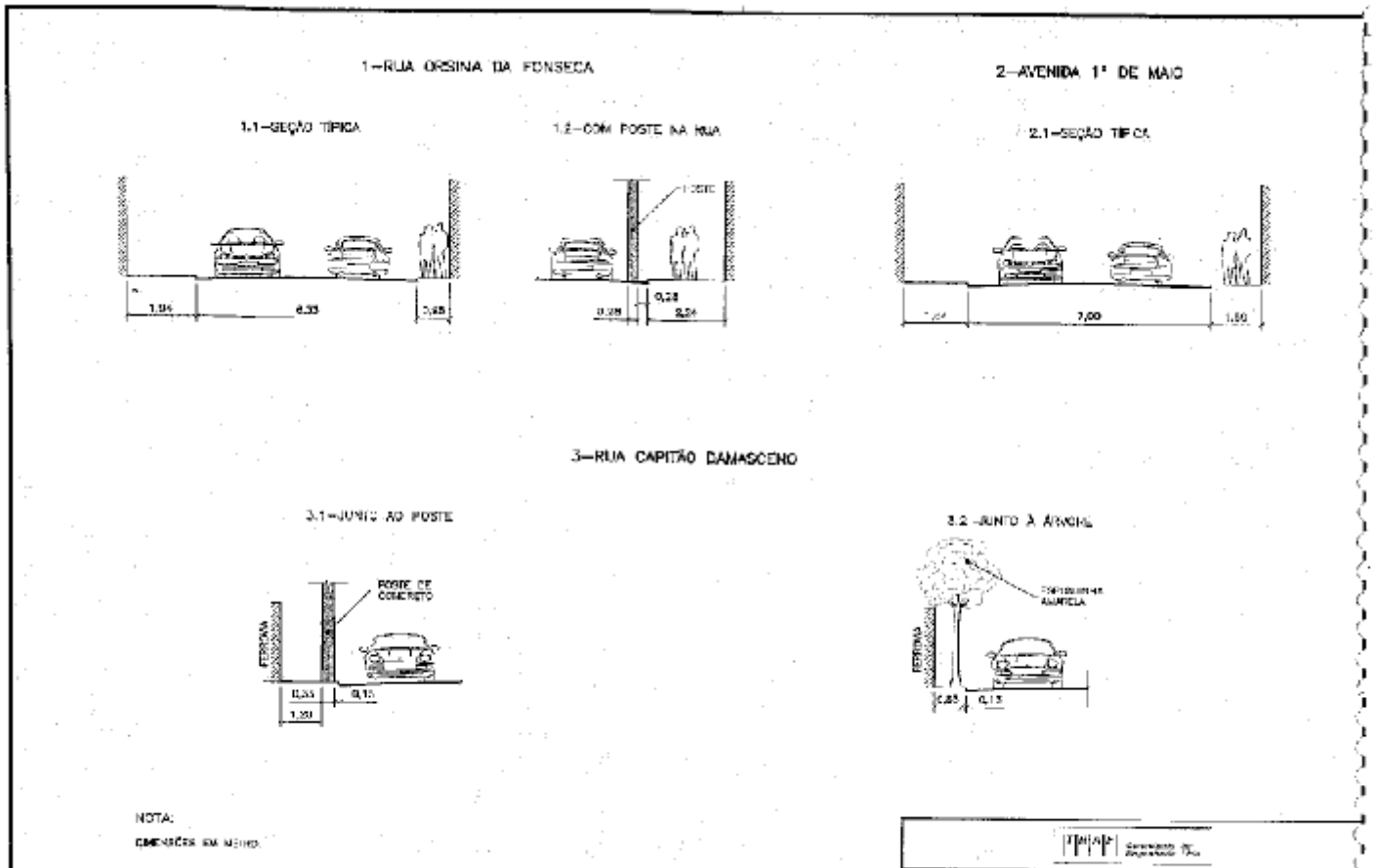
Av. HENRIQUE VALADARES - RUA DAS PALMEIRAS - RUA EXPEDICIONÁRIO AUGUSTO DE ARAUJO - RUA RISOLETA NEVES - RUA RAUL TROMBADOR - RUA JOÃO BATISTA - RUA DAS PALMEIRAS

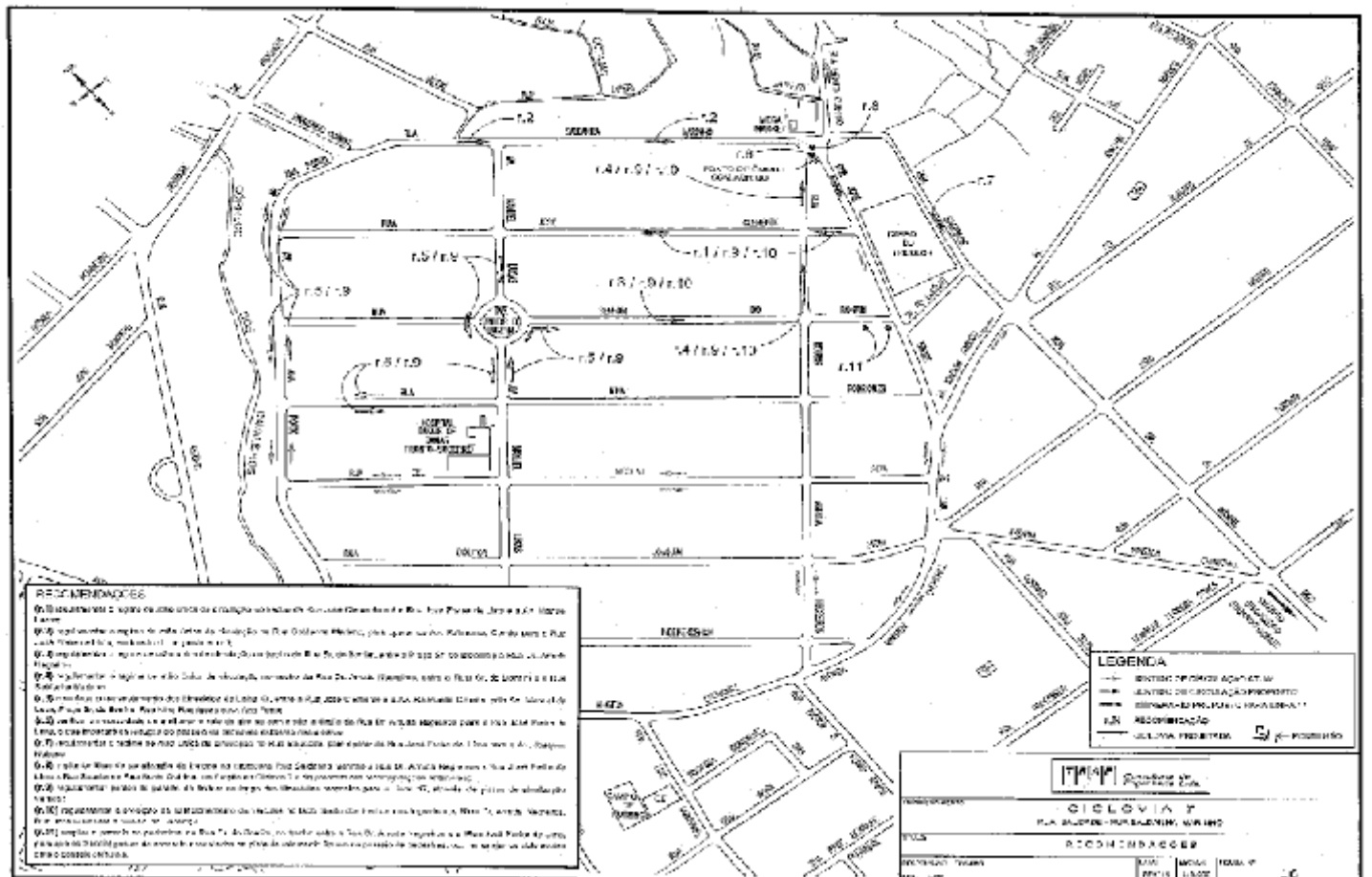
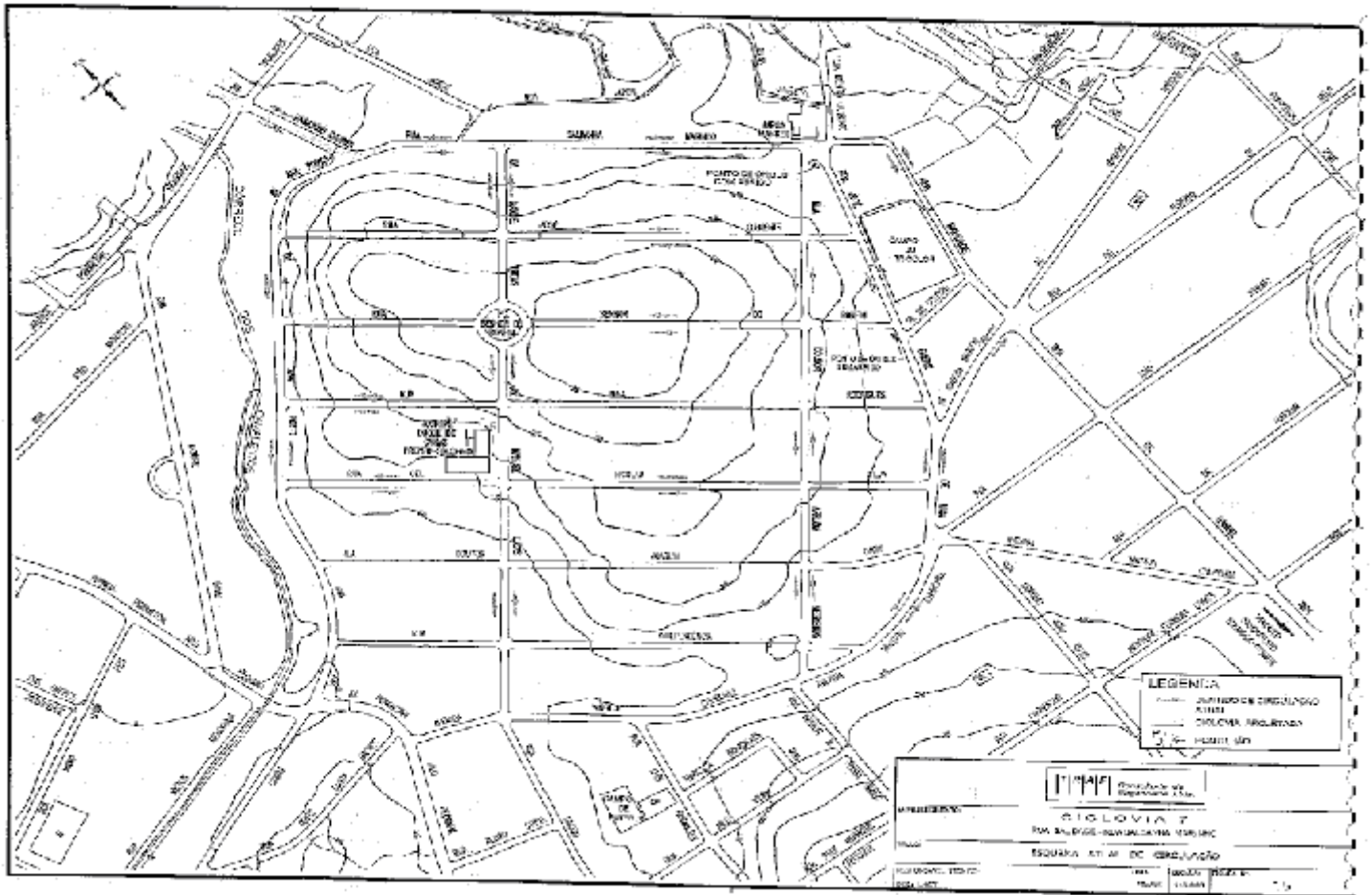
TÍTULO: SEÇÃO TRANSVERSAL PROPOSTA PARA RUA CAIO DE CARVALHO

RESPONSÁVEL TÉCNICO	DATA	ESCALA	FOLHA Nº
DEB. UNCT	15/08/15	DEB. ENG.	6











PORTARIAN.º 3125/SMA/2015

Concedendo, a contar de 16 de maio de 2012, com base no artigo 66 da Lei nº 1.506/2000 e Lei nº 1.815/2004, ao (a) servidor (a) FLAVIA GONÇALVES COUTINHO SOARES, matrícula nº 20070-3, lotado (a) na SME, o adicional de mais 06% (seis por cento) sobre seu vencimento, por haver completado o 2º triênio em 15 de maio de 2012, conforme Processo nº 023195/2012, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3126/SMA/2015

Concedendo, a contar de 16 de maio de 2015, com base no artigo 66 da Lei nº 1.506/2000 e Lei nº 1.815/2004, ao (a) servidor (a) FLAVIA GONÇALVES COUTINHO SOARES, matrícula nº 20070-3, lotado (a) na SME, o adicional de mais 06% (seis por cento) sobre seu vencimento, por haver completado o 3º triênio em 15 de maio de 2015, conforme Processo nº 023195/2012, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3127/SMA/2015

Concedendo, a contar de 31 de outubro de 2010, com base no artigo 66 da Lei nº 1.506/2000 e Lei nº 1.815/2004, ao (a) servidor (a) LENICE DE JESUS SOBRINHO, matrícula nº 04773-5, lotado (a) na SME, o adicional de mais 06% (seis por cento) sobre seu vencimento, por haver completado o 7º triênio em 30 de outubro de 2010, conforme Processo nº 069841/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 19/08/2015.

PORTARIAN.º 3128/SMA/2015

Concedendo, a contar de 31 de outubro de 2013, com base no artigo 66 da Lei nº 1.506/2000 e Lei nº 1.815/2004, ao (a) servidor (a) LENICE DE JESUS SOBRINHO, matrícula nº 04773-5, lotado (a) na SME, o adicional de mais 06% (seis por cento) sobre seu vencimento, por haver completado o 8º triênio em 30 de outubro de 2013, conforme Processo nº 069841/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 19/08/2015.

PORTARIAN.º 3129/SMA/2015

Retificando, a data do adicional, referente ao 4º triênio, concedido pela Portaria nº 1973/SMA/2004, ao (a) servidor (a) SOLANGE DIAS RODRIGUES MORTANI, matrícula nº 07359-0, lotado (a) na SME, para 03 de agosto de 2002, conforme Processo nº 024058/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3130/SMA/2015

Retificando, a data do adicional, referente ao 5º triênio, concedido pela Portaria nº 2001/SMA/2007, ao (a) servidor (a) SOLANGE DIAS RODRIGUES MORTANI, matrícula nº 07359-0, lotado (a) na SME, para 03 de agosto de 2005, conforme Processo nº 024058/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3131/SMA/2015

Retificando, a data do adicional, referente ao 6º triênio, concedido pela Portaria nº 3481/SMA/2010, ao (a) servidor (a) SOLANGE DIAS RODRIGUES MORTANI, matrícula nº 07359-0, lotado (a) na SME, para 03 de agosto de 2008, conforme Processo nº 024058/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3132/SMA/2015

Concedendo, a contar de 04 de agosto de 2011, com base no artigo 66 da Lei nº 1.506/2000 e Lei nº 1.815/2004, ao (a) servidor (a) SOLANGE DIAS RODRIGUES MORTANI, matrícula nº 07359-0, lotado (a) na SME, o adicional de mais 06% (seis por cento) sobre seu vencimento, por haver completado o 7º triênio em 03 de agosto de 2011, conforme Processo nº 024058/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3133/SMA/2015

Concedendo, a contar de 04 de agosto de 2014, com base no artigo 66 da Lei nº 1.506/2000 e Lei nº 1.815/2004, ao (a) servidor (a) SOLANGE DIAS RODRIGUES MORTANI, matrícula nº 07359-0, lotado (a) na SME, o adicional de mais 06% (seis por cento) sobre seu vencimento, por haver completado o 8º triênio em 03 de agosto de 2014, conforme Processo nº 024058/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3134/SMA/2015

Retificando, a data do adicional, referente ao 2º triênio, concedido pela Portaria nº 4991/SMA/2006, ao (a) servidor (a) MARTA DE OLIVEIRA VASCONCELOS DE ARAUJO, matrícula nº 12848-6, lotado (a) na SME, para 30 de março de 2005, conforme Processo nº 063034/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3135/SMA/2015

Retificando, a data do adicional, referente ao 3º triênio, concedido pela Portaria nº 883/SMA/2011, ao (a) servidor (a) MARTA DE OLIVEIRA VASCONCELOS DE ARAUJO, matrícula nº 12848-6, lotado (a) na SME, para 30 de março de 2008, conforme Processo nº 063034/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3136/SMA/2015

Concedendo, a contar de 01 de abril de 2011, com base no artigo 66 da Lei nº 1.506/2000 e Lei nº 1.815/2004, ao (a) servidor (a) MARTA DE OLIVEIRA VASCONCELOS DE ARAUJO, matrícula nº 12848-6, lotado (a) na SME, o adicional de mais 06% (seis por cento) sobre seu vencimento, por haver completado o 4º triênio em 30 de março de 2011, conforme Processo nº 063034/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3137/SMA/2015

Concedendo, a contar de 01 de abril de 2014, com base no artigo 66 da Lei nº 1.506/2000 e Lei nº 1.815/2004, ao (a) servidor (a) MARTA DE OLIVEIRA VASCONCELOS DE ARAUJO, matrícula nº 12848-6, lotado (a) na SME, o adicional de mais 06% (seis por cento) sobre seu vencimento, por haver completado o 5º triênio em 30 de março de 2014, conforme Processo nº 063034/2011, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

PORTARIAN.º 3138/SMA/2015

Concedendo, a contar de 28 de julho de 2013, com base no artigo 66 da Lei nº 1.506/2000 e Lei nº 1.815/2004, ao (a) servidor (a) IZAURA PEREIRA DA SILVA, matrícula nº 03851-4, lotado (a) na SME, o adicional de mais 06% (seis por cento) sobre seu vencimento, por haver completado o 8º triênio em 27 de julho de 2013, conforme Processo nº 030452/2013, nos termos do Decreto nº 3562 de 23 de fevereiro de 2000.
Em 18/08/2015.

SIDNEY GUERRA
Secretário Municipal de Administração

ATOS DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE FAZENDA

PORTARIA

PORTARIA Nº 0278/66/2015

O Secretário Municipal de Fazenda da Prefeitura Municipal de DUQUE DE CAXIAS, no uso de suas atribuições legais, conferidas pela Lei Orgânica do Município de Duque de Caxias;

RESOLUÇÃO

Art. 1º DELEGAR ao Diretor do Departamento de Arrecadação Tributária, Sr. WILLIAM JEFFERSON LIMA BASTOS, matrícula nº 33.327-3, competência para, exclusivamente, assinar certidões expedidas pela Subsecretaria de Receita.

Art. 2º Fica revogada a Portaria Nº 013/SMA/2015, de 29 de maio de 2015.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, vigendo seus efeitos, a partir de 21 de agosto de 2015.

Duque de Caxias, 26 de agosto de 2015.

Arthur Carmelo Monteiro
Secretário Municipal de Fazenda

ATOS DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO

DESPACHO

Processo n.º 61.513/2015

Interessado: Ofício nº 405/15/GS/SME

Assunto: Contratação de empresa especializada para confecção, instalação e manutenção de porta tipo cristal translúcido e acessórios.

AUTORIZO

Em 28/04/2015.

EXTRATO

EXTRATO DE TERMO DE RESCISÃO DE CONTRATO

ESPÉCIE: Termo de Rescisão de Contrato de Trabalho n.º 354, especificado no Livro n.º 01A/2013, oriundo do Edital n.º 01 de 10 de abril de 2013, conforme Processo Administrativo n.º 63.557/2013.

PARTES: PREFEITURA MUNICIPAL DE DUQUE DE CAXIAS, por meio da Secretaria Municipal de Educação e LUCIANA DE MAGALHÃES GOMES PEREIRA.

OBJETO: Termo de Rescisão de Contrato de Trabalho por Tempo Determinado de Prestação de Serviço para desenvolver a função de PROFESSOR DOCENTE II junto aos programas e projetos desenvolvidos no âmbito da Secretaria Municipal de Educação.

DATA DA

ASSINATURA: Duque de Caxias, 17 de agosto de 2015.

MARCOS REZENDE VILLAGA NUNES
Secretário Municipal de Educação

ATOS DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE CULTURA E TURISMO

DESPACHO

Processo n.º 65.213/2015

Interessado: Arquitetura e Urbanismo Oscar Niemeyer S/C Ltda

Assunto: Contratação de empresa especializada em serviços de arquitetura, em atendimento às necessidades da SMCT.

AUTORIZO

Em 16/07/2015

JESUS CHEDIAK
Secretário Municipal de Cultura e Turismo



ATOS DA SECRETÁRIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL E DIREITOS HUMANOS

EXTRATOS

EXTRATO DE TERMO DE AJUSTE DE CONTAS

ESPÉCIE: Termo de Ajuste de Contas conforme Procedimento Administrativo nº 10.121/2015.

PARTES: MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS, por meio da Secretaria Municipal de Assistência Social e Direitos Humanos e, de outro lado, a Instituição Associação Educacional dos Homens do Amanhã – AEDHA, inscrita no CNPJ n.º 00.761.702/0001-98.

OBJETO: O presente Termo de Ajuste de Contas tem por objeto a liquidação e o pagamento da importância de R\$ 19.800,00 (dezenove mil e oitocentos reais), reconhecida a dívida pelo Município em favor da Instituição Associação Educacional dos Homens do Amanhã – AEDHA, referente ao pagamento dos serviços prestados, relativos aos meses de DEZEMBRO DE 2014 a FEVEREIRO DE 2015.

DATADA ASSINATURA: 07 de agosto de 2015.

EXTRATO DE TERMO DE AJUSTE DE CONTAS

ESPÉCIE: Termo de Ajuste de Contas conforme Procedimento Administrativo nº 16.656/2015.

PARTES: MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS, por meio da Secretaria Municipal de Assistência Social e Direitos Humanos e, de outro lado, a Instituição Associação Educacional dos Homens do Amanhã – AEDHA, inscrita no CNPJ n.º 00.761.702/0001-98.

OBJETO: O presente Termo de Ajuste de Contas tem por objeto a liquidação e o pagamento da importância de R\$ 19.800,00 (dezenove mil e oitocentos reais), reconhecida a dívida pelo Município em favor da Instituição Associação Educacional dos Homens do Amanhã – AEDHA, referente ao pagamento dos serviços prestados, relativos aos meses de MARÇO a MAIO de 2015.

DATADA ASSINATURA: 07 de agosto de 2015.

EXTRATO DE TERMO DE AJUSTE DE CONTAS

ESPÉCIE: Termo de Ajuste de Contas conforme Procedimento Administrativo nº 14.927/2015.

PARTES: MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS, por meio da Secretaria Municipal de Assistência Social e Direitos Humanos e, de outro lado, a Instituição ASSOCIAÇÃO ESPÍRITA CAIBAR SCHUTEL, inscrita no CNPJ n.º 29.392.065/0001-01.

OBJETO: O presente Termo de Ajuste de Contas tem por objeto a liquidação e o pagamento da importância de R\$ 21.600,00 (vinte e um mil e seiscentos reais), reconhecida a dívida pelo Município em favor da Instituição ASSOCIAÇÃO ESPÍRITA CAIBAR SCHUTEL, referente ao pagamento dos serviços prestados, relativos aos meses de JANEIRO a ABRIL de 2015.

DATADA ASSINATURA: 07 de agosto de 2015.

ERRATA

SECRETARIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL E DIREITOS HUMANOS

ERRATA DO TERMO N.º 21 DE CONVÊNIO COM INSTITUIÇÃO (LAR MÃEIA INDIÍDRES E MEDMEI)

Onde se lê: CLÁUSULA QUARTA (Dos Recursos Financeiros)

O valor global deste convênio é de R\$ 34.560,00 (trinta e quatro mil quinhentos e sessenta reais)

Parágrafo Único – A despesa decorrente deste termo, será arrolada pelo comitente na Nota de Empenho nº 13/14, fonte 05

Letra-se: CLÁUSULA QUARTA (Dos Recursos Financeiros)

O valor global deste convênio é de R\$ 34.560,00 (trinta e quatro mil quinhentos e sessenta reais)

Parágrafo Único – A despesa decorrente deste termo, será arrolada pelo comitente na Nota de Empenho nº 13/14, fonte 05

Duque de Caxias, 21 de Agosto de 2015.

KAREN CAMI
Diretora de Apoio à
Administração e Finanças
CNPJ nº 28.820-1

CLAUDIA PEIXOTO FABIANO FERREIRA

MAT 28.287-0

CMDCA – Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente

DELIBERAÇÕES

DELIBERAÇÃO Nº 398/ CMDCA/2015

O Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente – CMDCA de Duque de Caxias, no uso de suas atribuições legais e considerando:

Os termos dos parágrafos I e III do Artigo 9º, e o caput do Art. 21 da Lei Federal 8069/90 – Estatuto da Criança e do Adolescente;

Art. 6º

§ 1º As entidades governamentais e não governamentais deverão proceder à inscrição de seus programas, projetos ou regimes de atendimento, na forma da estrutura neste artigo, no Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente, o qual manterá registro das inscrições e autoridade judiciária.

Art. 6º As entidades não governamentais somente poderão funcionar depois de registradas no Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente, o qual comunicará o registro ao Conselho Tutelar e à autoridade judiciária da respectiva localidade.

O Parecer da Comissão de Garantia de Direitos e da decisão da reunião ordinária do dia 05 de Agosto de 2015.

DELIBERA:

Artigo 1º Conceder a revalidação do registro da Instituição Associação Pastozão de Duque de Caxias

Entidade	Registro	Validade
Associação Pastozão de Duque de Caxias	001983	05/05/15 a 05/05/19

Miguel Luiz Marcolli Júnior
Presidente do CMDCA

Alexandra da Silva Duarte
Assistente Social

DELIBERAÇÃO Nº 399/ CMDCA/2015

O Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente CMDCA de Duque de Caxias, no uso de suas atribuições legais e considerando:

Os termos dos parágrafos I e III do Artigo 6º, e o caput do Art. 21 da Lei Federal 8069/90 – Estatuto da Criança e do Adolescente;

Art. 6º

§ 1º As entidades governamentais e não governamentais deverão proceder à inscrição de seus programas, projetos ou regimes de atendimento, na forma da estrutura neste artigo, no Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente, o qual manterá registro das inscrições e autoridade judiciária.

Art. 6º As entidades não governamentais somente poderão funcionar depois de registradas no Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente, o qual comunicará o registro ao Conselho Tutelar e à autoridade judiciária da respectiva localidade.

O Parecer da Comissão de Garantia de Direitos e da decisão da reunião ordinária realizada em 05 de Agosto de 2015.

DELIBERA:

Artigo 1º Conceder a Revalidação do Registro da Instituição Instituto Central de Cidadania

Entidade	Registro	Validade
Instituto Central de Cidadania	100308	05/08/15 a 05/08/19

Miguel Luiz Marcolli Júnior
Presidente do CMDCA

Alexandra da Silva Duarte
Assistente Social

DELIBERAÇÃO Nº 400/ CMDCA/2015

O Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente CMDCA de Duque de Caxias, no uso de suas atribuições legais e considerando:

Os termos dos parágrafos I e III do Artigo 6º, e o caput do Art. 21 da Lei Federal 8069/90 – Estatuto da Criança e do Adolescente;

Art. 6º

§ 1º As entidades governamentais e não governamentais deverão proceder à inscrição de seus programas, projetos ou regimes de atendimento, na forma da estrutura neste artigo, no Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente, o qual manterá registro das inscrições e autoridade judiciária.

Art. 6º As entidades não governamentais somente poderão funcionar depois de registradas no Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente, o qual comunicará o registro ao Conselho Tutelar e à autoridade judiciária da respectiva localidade.

O Parecer da Comissão de Garantia de Direitos e da decisão da reunião ordinária realizada em 05 de Agosto de 2015.

DELIBERA:

Artigo 1º Conceder a Revalidação da Inscrição do Projeto Incluir – Preparatório para Exame Nacional de Ensino Médio e Vestibulares – Fundec

Entidade	Registro	Validade
Fundec – Fundação de Apoio à Escola Técnica – Ciência, Tecnologia, Esporte, Lazer, Cultura e Políticas Sociais de Duque de Caxias	066511/0	05/05/15 a 05/05/17


Miguel Luiz Marcolli Júnior
Presidente do CMDCA

CLAUDIA PEIXOTO

Secretária Municipal de Assistência Social e Direitos Humanos

ATOS DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE, AGRICULTURA E ABASTECIMENTO

LICENÇAS

 **PREFEITURA
DUQUE DE
CAXIAS** | **SECRETARIA DE MEIO
AMBIENTE, AGRICULTURA
E ABASTECIMENTO**

**LICENÇA DE OPERAÇÃO
Nº 024/2015**

Processo nº 063685/2015

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE, ABASTECIMENTO E AGRICULTURA, no uso de suas atribuições legais e de acordo com a Lei Municipal 2.022, de 30 de dezembro de 2006, concede a presente Licença de Operação nº 024/2015, a empresa **CARDÃO COMÉRCIO E IMPORTAÇÃO LTDA**, inscrito no CNPJ nº 02.039.540/0001-04, estabelecido na Rua Bendito Onni, nº 52, São Cristóvão, Rio de Janeiro/RJ.

Esta Licença será publicada no Boletim Oficial, conforme determina a Portaria nº 13/2011 de 10 de outubro de 2011.

Objetivo. Trata-se de uma Licença de Operação, para depósito e comércio por atacado de ferragens, ferramentas e material de construção, com venda exclusiva a lojas, com uma área total construída de 15.531,06m², localizado na Rua Simão Dias, Lote 1.037, Quadra 03, Chácara Arcampo, Duque de Caxias/RJ.

Coordenadas Geográficas: 23K LONG. 0076028,00 m E LAT.: 7492849,00 m S DATUM WGS84.

Condições de validade gerais:

01. Publicar o comunicado do recebimento desta licença em jornal diário de grande circulação no Estado do Rio de Janeiro, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de concessão desta licença, enviando cópias das publicações a SMMAAA-DC, conforme determina a Lei 2022/2008 e Decreto Municipal 5204/2007;
02. Esta Licença diz respeito aos aspectos ambientais e não exige o empreendedor do atendimento às demais Licenças e Autorizações Federais, Estaduais e Municipais exigíveis por Lei;
03. Esta Licença não poderá sofrer qualquer alteração, nem ser classificada, sob pena de perder sua validade e deverá ter o seu original disponível no local da atividade licenciada para efeito de fiscalização;

Esta Licença é válida até 06 de agosto de 2020, respeitadas as condições nela estabelecidas, e é concedida com base nos documentos e informações constantes do Processo Administrativo nº 063685/2015.

04. Requerer a renovação desta licença no mínimo 120 (cento e vinte dias) dias antes do vencimento do seu prazo de validade, caso haja necessidade, apresentando relatório de situação ambiental do empreendimento atendendo a IT 1842 R3;

Condições de validade específicas:

05. Esta Licença é pertinente a aspectos, cujos os parâmetros dimensionais estão contidos nos documentos deste processo;
06. Esta Licença é pertinente a aspectos, cujos os parâmetros dimensionais estão contidos nos no Memorial Descritivo;



LO Nº024/2015

LICENÇA DE OPERAÇÃO

Continuação Condições de validade específicas:

07. Atender a Resolução CONAMA nº 001/90 de 03/03/1990, publicada no D.O.U. de 12/04/1990, que dispõe sobre critérios e padrões de emissão de ruídos;
08. Atender à DZ-215.R4 - Diretriz de Controle de Carga Orgânica Biodegradável em Efluentes líquidos de origens Sanitárias, aprovada pela Deliberação CECA nº 4.886 de 25.09.07 e publicada no D.O.R.J. de 21.09.04;
09. Atender a DZ-942 de 01.08.90 - Diretriz do Programa de Autocontrole de Efluentes, PRO-CON-ÁGUA, aprovada pela Deliberação CECA nº 1.995 de 10.10.90, publicada no D.O.R.J. de 14.01.91;
10. Atender à DZ-1310.R.7 - Sistema de Manifesto de Resíduos;
11. Atender à NT-202.R-1 - Critérios e Padrões para lançamento de Efluente Líquidos;
12. Atender a NBR-11.174 - Armazenamento de Resíduos Classes II (não inertes) e Classe III (inertes), da ABNT;
13. Comunicar imediatamente ao Serviço de Operações em Emergências Ambientais do INEA, plantão de 24 horas, pelos telefones (21) 2334-7911, qualquer anormalidade que possa ser classificada como acidente ambiental e a Defesa Civil Municipal através dos telefones 0800230199 e 2671-4576;
14. Realizar no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a manutenção de todo o sistema de controle ambiental e comprová-lo junto à SMMAAA;
15. Promover a limpeza periódica da fossa séptica utilizando os serviços de empresa licenciada pelo INEA para tal atividade, mantendo os comprovantes à disposição da fiscalização;
16. Apresentar semestralmente à SMMAAA, o resultado da análise realizada na saída do conjunto de fossa séptica e filtro anaeróbio;
17. Adotar as medidas necessárias de forma a evitar que, na operação da atividade, ocorra emissão de odores para atmosfera que possam causar incômodos à circunvizinhança;
18. O projetista/engenheiro é o responsável técnico pelo empreendimento, ora aprovado, quanto aos aspectos de dimensionamentos hidráulicos, elétricos e sanitários, que estejam constantes nos autos do processo desta L.O., principalmente no que diz respeito à Legislação 7.229 e NT-202;
19. Não realizar queima de qualquer material ao ar livre;
20. Não lançar quaisquer resíduos ou efluentes não tratados na rede de drenagem ou corpos d'água;
21. Evitar todas as formas de acúmulo de água que possam propiciar a proliferação do mosquito *Aedes aegypti*, transmissor da dengue;
22. Eliminar métodos de trabalho e ambientes propícios a proliferação de vetores (insetos e roedores nocivos);



LO N°024/2015

LICENÇA DE OPERAÇÃO


Continuação Condições de validade específicas:

23. Submeter previamente à SMMAAA para análise e parecer, qualquer alteração ou ampliação da atividade;
24. Submeter à SMMAAA, para análise e parecer, qualquer alteração do projeto;
25. Manter atualizados junto à SMMAAA os dados cadastrais relativos à atividade ora licenciada;
26. A SMMAAA exigirá novas medidas de controle ambiental, sempre que julgar necessário;
27. A SMMAAA, exigirá outras informações, caso julgue necessário.

Este documento não dá ao requerente o direito de propriedade da área ou do imóvel

Esta autorização é emitida em 06 (seis) vias.

Duque de Caxias, 06 de agosto de 2015.


LUIZ RENATO VERGARA
SECRETÁRIO MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE,
AGRICULTURA E ABASTECIMENTO
MAT.: 30308-6



**PREFEITURA
DUQUE DE
CAXIAS**

**SECRETARIA DE MEIO
AMBIENTE, AGRICULTURA
E ABASTECIMENTO**

**LICENÇA DE INSTALAÇÃO
Nº036/2015**

Processo nº 066599/2015

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE, AGRICULTURA E ABASTECIMENTO, no uso de suas atribuições legais e de acordo com a Lei Municipal 2.022, de 30 de dezembro de 2006, concede esta Licença de Instalação nº 036/2015, a SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS, inscrito no CNPJ nº 29.138.328/0001-50, localizado na Rua Jacques de Mclay, nº 151, Figueira, Duque de Caxias/RJ

Esta Autorização será publicada no Boletim Oficial, conforme determina a Portaria nº 13/2014 de 10 de outubro de 2011.

Objetivo Trata-se de uma Licença de Instalação, para urbanização das comunidades de Vila Nova e Vila Ideal que contempla a construção de 176 (cento e setenta e seis) unidades na quadra 01 localizada na Vila Ideal, construção de 02 (dois) equipamentos comunitários (creche e escola) na quadra 05, canalização do canal caboclos nos trechos II e III (360 metros), recuperação ambiental da margem do canal caboclos com a construção de uma área de convivência, localizado em diversos logradouros de Vila Nova e Vila Ideal, 1º Distrito do Município de Duque de Caxias/RJ

Coordenadas Geográficas:

Unidade Habitacionais: UTM Zona 23K LONG.: 0672995.00 mE LAT.: 7473438.00 m S DATUM.
Equipamentos Comunitários: UTM Zona 23K LONG.: 0673027.00 mE LAT.: 7473352.00 m S DATUM.
Canal Caboclos Trecho II e III: UTM Zona 23K LONG.: 0673366.00 mE LAT.: 7477947.00 m S DATUM

Condições de validade gerais:

01. Publicar o comunicado do recebimento desta licença em jornal diário de grande circulação no Estado do Rio de Janeiro no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de concessão desta licença, enviando cópias das publicações a SMMAAA-DC;
02. Esta Licença diz respeito aos aspectos ambientais e não exime o empreendedor do atendimento às demais Licenças e Autorizações Federais, Estaduais e Municipais exigíveis por Lei;
03. Esta Licença não poderá sofrer qualquer alteração, nem ser plastificada, sob pena de perder sua validade e deverá ter o seu original disponível no local da atividade licenciada para efeito de fiscalização;

Esta Licença é válida até 18 de agosto de 2017, respeitadas as condições nela estabelecidas, e é concedida com base nos documentos e informações constantes do Processo Administrativo nº 066599/2015 e seus anexos.

Condições de validade específicas:

04. Requerer a renovação desta licença o prazo de 120 (cento e vinte) dias antes do vencimento do seu prazo de validade, caso a implantação não seja concluída nesse prazo;



LICENÇA DE INSTALAÇÃO **LI Nº036/2015**

Continuação Condições de validades específicas:

05. Esta licença é pertinente a aspectos, cujos os parâmetros dimensionais do empreendimento estão contidos neste processo;
06. Implantar dispositivos de proteção aos pedestres e sinalização para veículos, durante a obra, de modo a minimizar o risco de ocorrência de acidentes;
07. Implantar o canteiro de obras em área desprovida de vegetação e dotá-lo de sistema de tratamento de esgoto de acordo com a NBR-7229 da ABNT e a DZ-215 da CECA;
08. Atender à NBR-9.547 – Material Particulado em Suspensão no Ar Ambiente – Determinação da Concentração Total pelo Método do Amostrador de Grande Volume, da ABNT;
09. Manter unedecidas as vias de tráfego internas e externas, de modo que as emissões de material particulado não ultrapassem 20% da opacidade, em qualquer dos pontos geradores e que não ocorram emissões visíveis fora dos limites da área do canteiro de obras;
10. Atender a DZ-1310. R-7 - Sistema de Manifesto de Resíduos, aprovada pela Deliberação CE-CA nº 4.497 de 03.09.04 e publicada no D.O.R.J. de 21.09.04;
11. Atender as normas municipais quando ao tráfego de veículos durante as obras;
12. Atender a NBR-8.160 - Sistemas Prediais de Esgoto - Projeto e execução da ABNT, para construção de caixa de gordura com dimensões compatíveis com o número de usuários previstos;
13. Atender a NBR- 10.151 - Acústica - Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade - Procedimento, ABNT;
14. Atender a NBR - 11.174 - Armazenamento de Resíduos Classe II (não inertes) e Classe III (inertes), da ABNT;
15. Atender a NBR 10.004 - Resíduos Sólidos - Classificação, da ABNT;
16. Atender a NBR 10.844 - Instalações Prediais de águas pluviais;
17. Atender ao Decreto nº 897, de 21.09.76 que aprova o Código de Segurança do Incêndio e os Parâmetros e as Normas Regulamentadora do Ministério do Trabalho;
18. Esta Licença é pertinente a aspectos, cujos parâmetros dimensionais estão contidos no Memorial Descritivo;
19. Instalar no acesso ao empreendimento, em local visível, placa informativa com as seguintes características:
 - Confeccionada em folha de fiandres e coluna de madeira;
 - Medindo 1,20m de largura por 0,70m de altura;
 - a dois metros do solo;
 - Indicando a razão social, responsável técnico, o número e a validade desta licença ambiental e demais números de diversas licenças concedidas pelos órgãos públicos federais, estaduais e municipais;




LICENÇA DE INSTALAÇÃO **LI Nº036/2015**

Continuação Condições de validades específicas:

20. Acondicionar os resíduos sólidos urbanos em sacos plásticos e conservá-los em recipiente com tampa até o seu recolhimento;
21. Comunicar imediatamente a Secretaria Municipal de Defesa Civil, 199/ e Secretaria Municipal de Meio Ambiente, (21) 2773-8483, qualquer anomalia que possa ser classificada como acidente;
22. Os resíduos provenientes do sistema de controle deverão ser recolhidos por empresas licenciadas pelo Instituto Estadual do Ambiente – INEARJ;
23. Todos os projetos deverão ser realizados por profissional/empresa devidamente habilitado, que apresente: projetos e ART;
24. O projetista/engenheiro é o responsável técnico pelo empreendimento, ora aprovado, quanto aos aspectos de dimensionamentos.
25. Não lançar quaisquer resíduos ou efluentes não tratados na rede de drenagem ou nos corpos d'água;
26. Não realizar queima de material ao ar livre;
27. Evitar todas as formas de acúmulo de água que possam propiciar a proliferação do mosquito "Aedes Aegypti", transmissor da dengue;
28. Eliminar métodos de trabalho e ambiente propícios à proliferação de vetores (insetos e roedores nocivos);
29. Manter atualizados junto à SMMAAA os dados cadastrais relativos à atividade ora licenciada;
30. Submeter à SMMAAA para análise e parecer, qualquer alteração do projeto;
31. A SMMAAA exigirá outras informações, caso julgue necessário.

Este documento não dá ao requerente o direito de propriedade da área ou do imóvel

Esta Licença é emitida em 6 (seis) vias. Duque de Caxias, 18 de agosto de 2015


LUIZ RENATO VERGARA
SECRETÁRIO MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE,
AGRICULTURA E ABASTECIMENTO
MAT.: 30.308-6

O não cumprimento das condições constantes desta Licença, e das normas ambientais vigentes sujeita o infrator, pessoa física ou jurídica, as sanções previstas na Lei Estadual nº 3467, de 14/09/2000, na Lei Federal nº 9605, de 12/02/1998 e na Lei Municipal nº 2022, de 30/12/2006, podendo levar ao cancelamento da mesma.



ATOS DO SECRETÁRIO ESPECIAL DE TRABALHO,
EMPREGO E RENDA E POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO

CMT – Conselho Municipal de Trabalho

EDITAL

CONVOCAÇÃO PARA ELEIÇÃO DA PRESIDÊNCIA DO CONSELHO
GESTÃO 2015-2016

O Presidente do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias, Sr. DALMAR LIRIO MAZINHO DE ALMEIDA FILHO, no uso de suas atribuições legais, deixa pública, que convoca os membros deste Conselho para eleição que arquivará o cargo de Presidente representação dos trabalhadores para o biênio 2015-2016.

Art. 1º - A eleição dar-se-á por votação e ser realizada na Avenida Almirante Guanabara, 3º andar, Bloco Azul, Auditório da Caixa Econômica Federal, no Centro Empresarial Washington Luiz, Parque Duque, Duque de Caxias/RJ, no dia 24 de setembro de 2015, às 10:00 horas, findando às 11:00 horas, impreterivelmente.

Art. 2º - Poderão votar membros titulares do Conselho e na ausência destes, seus suplentes devidamente habilitados.

Art. 3º - A votação se destina a eleger por maioria simples, representante dos trabalhadores que assumirá a condição de Presidente do Conselho em substituição ao representante governamental que preside a atual gestão.

§1º Por majoria simples, entende-se a maioria dos conselheiros com direito a voto presentes no dia da eleição, mais um;

§2º No caso de empate, o "voto de qualidade" será dado pelo atual Presidente do Conselho;

§3º O mandato do Presidente do Conselho terá duração de 12 (doze) meses, a contar da sua efetiva posse, sendo vedada a recondução para período consecutivo;

Art. 4º - Serão aceitas somente inscrições de chapas por parte da representação dos trabalhadores devidamente habilitada perante o Conselho, conforme Regulamento Interno do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias e Decreto nº 3.240/08, disponíveis para consulta junto à Comissão Eleitoral designada;

Art. 5º - As inscrições das chapas serão apresentadas mediante ofício junto à Comissão Eleitoral, no endereço situado à Avenida Almirante Guanabara, 3º andar, Bloco Azul, Auditório da Caixa Econômica Federal, no Centro Empresarial Washington Luiz, Parque Duque, Duque de Caxias/RJ, a partir do lançamento deste Edital, impreterivelmente, até às 18:00 horas do dia 13 de agosto de 2015.

§1º O ofício deverá obrigatoriamente estar acompanhando dos seguintes documentos: a) Fotocópias das Cédulas de Identidade do candidato à Presidência e de seu respectivo suplente; b) Fotocópias dos respectivos comprovantes de residência; c) Comprovantes de vínculo com a representação de qual pertencem; d) Correios eletrônicos; e) Números de telefones para contato.

Duque de Caxias, em 06 de agosto de 2015.

DALMAR LIRIO MAZINHO DE ALMEIDA FILHO
Presidente do Conselho Municipal de
Trabalho de Duque de Caxias

ORIENTAÇÕES DO PROCESSO ELEITORAL

1. O Presidente do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias, convocou a reunião ordinária em curso para formar a Comissão Eleitoral que acompanhará os trâmites eleitorais. A referida Comissão deverá obrigatoriamente ser composta por três conselheiros, indicados por cada uma das representações (representação governamental, representação dos trabalhadores e representação dos empregadores), sendo conduzida pelo atual Presidente do Conselho ou por delegação do mesmo. A na dessa reunião deverá ser encaminhada por escrito clarificação a todos os membros do Conselho;

2. Os membros presentes do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias, em consonância com o artigo 17 do Regulamento Interno, o Edital de Eleição na reunião ordinária em curso;

2.2. A data da eleição deverá ser marcada com antecedência mínima de 30 dias após a data do lançamento do Edital, sendo certo, portanto, que o ato deste documento deverá ser publicado até o dia 24 de agosto de 2015;

2.3. O Edital deverá ser publicado no diário oficial e disponibilizado por escrito eletrônico para todos os membros. Deverá também, ser publicado no blog do Conselho, cujo endereço eletrônico é smtdc@duquedecaxias.rj.gov.br.

2.4. Os componentes da Comissão Eleitoral não poderão fazer parte de chapa;

3. No dia do escrutínio, a Comissão Eleitoral deverá formalizar uma Ata relatando como transcorreu a eleição, as chapas inscritas e a nomeação da chapa vencedora por eleição ou acatamento. A Ata e a lista de presença deverão ser arquivadas junto ao secretário do Conselho e disponibilizadas no blog acima referenciado.

4. A posse do novo presidente ocorrerá no dia 1º de outubro de 2015, durante reunião ordinária do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias.

COMISSÃO ELEITORAL:

Representação Governamental
Membro: Celso de Jesus Lopes (SEFAR)

Representação dos Trabalhadores
Membro: Rodrigo Barros de Barros (SINPRO)

Representação dos Empregadores
Membro: Carlos Eduardo Remy (SISCHUNTEGRARJ)

Atenção: Independente de haver apenas uma ou mais chapas para concorrer às eleições, todo o rito do processo eleitoral deve ser seguido à risca.

Cla.: Quais informações poderão ser obtidas no blog smtdc@duquedecaxias.rj.gov.br, ou ainda através do e-mail smtdc@duquedecaxias.rj.gov.br.

EDITAL 001/2015

Dispõe sobre a eleição para Presidente do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias – Biênio 2015-2016;

O PRESIDENTE em exercício do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias, no uso de suas atribuições, torna pública a abertura do processo eleitoral para escolha do próximo presidente, mediante as condições estabelecidas neste Edital.

1. Das Disposições Preliminares

1.1. O procedimento eleitoral será conduzido pela Comissão Eleitoral, composta por três conselheiros, indicados por cada uma das representações (representação governamental, representação dos trabalhadores e representação dos empregadores), sendo conduzida pelo atual Presidente do Conselho ou por delegação do mesmo;

1.2. Para concorrer ao cargo de presidente do Conselho, o candidato deverá cumprir com os seguintes requisitos:

1.2.1. Ser membro titular ou suplente perante a secretaria do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias, estando, no data de início do biênio rotatório, devidamente habilitado;

1.2.2. Fazer parte da representação dos trabalhadores;

1.2.3. Ter encaminhado ofício para utilização de chapa e apresentado a documentação cabível, tempestivamente;

2. Da Apresentação das Candidaturas

2.1. O prazo para apresentação de candidaturas terá início às 9:00 horas (horário oficial de Brasília) do dia 06/08/2015, com término às 18:00 horas (horário oficial de Brasília) do dia 13/08/2015;

2.2. As inscrições das chapas serão apresentadas mediante ofício junto à Comissão Eleitoral, no endereço situado à Avenida Almirante Guanabara, 3º andar, Bloco Azul, Auditório da Caixa Econômica Federal, no Centro Empresarial Washington Luiz, Parque Duque, Duque de Caxias/RJ, a partir do lançamento deste Edital, impreterivelmente, até às 18:00 horas do dia 13 de agosto de 2015, com a apresentação dos documentos exigidos para o pleito, a saber: a) Fotocópias das Cédulas de Identidade de candidato à Presidência e de seu respectivo suplente; b) Fotocópias dos respectivos comprovantes de residência; c) Comprovantes de vínculo com a representação da qual pertencem; d) Correios eletrônicos; e) Números de telefones para contato.

2.3. O candidato receberá por escrito eletrônico a confirmação de sua inscrição até 05 (cinco) dias após a realização da mesma.

3. Da Homologação das Candidaturas

3.1. Até o dia 24/08/2015, a Comissão Eleitoral, através da secretaria do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias, lançará o Edital com a homologação das candidaturas, bem como das candidaturas não homologadas, e as razões para tal;

3.2. Caberá unicamente ao Conselho a divulgação das candidaturas, em iguais condições entre os candidatos. Será anulada a candidatura do candidato que comprovadamente desrespeitar este dispositivo;

3.3. Os candidatos não homologados terão o prazo de 48 (quarenta e oito) horas após a publicação para interpor recurso, apresentando à Comissão Eleitoral as razões para a inconformidade. Os recursos serão decididos em única e última instância pela aludida Comissão;

3.4. Até o dia 24/08/2015, será publicado em diário oficial o Edital definitivo contendo, em ordem alfabética, o nome dos candidatos considerados aptos a postular o cargo em disputa.

4. Da Presença de Votação

4.1. Homologadas as candidaturas, a Comissão Eleitoral será responsável por conduzir a votação junto aos conselheiros ou suplentes habilitados para o exercício do direito de voto;

4.2. Poderão votar os membros titulares do Conselho e na ausência destes, seus suplentes devidamente habilitados;

4.3. Cada conselheiro ou suplente que o representar terá direito a um voto, que será conferido no dia do escrutínio de maneira secreta e sigilosa através do preenchimento de uma cédula de voto que constará em envelopes alfabéticos nome dos candidatos e respectivos órgãos/entidades/associações em que estão vinculados;

4.4. A votação se destina a eleger por maioria simples o representante dos trabalhadores que assumirá a condição de Presidente do Conselho em substituição ao representante governamental;

4.4.1. Por maioria simples, entende-se a maioria dos conselheiros com direito a voto presentes no dia da eleição, mais um;

4.4.2. No caso de empate, o "voto de qualidade" será dado pelo atual Presidente do Conselho (artigo 8º - inciso II - Regulamento Interno do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias)

4.4.3. O mandato do Presidente do Conselho terá duração de 12 (doze) meses, a contar da sua efetiva posse, sendo vedada a recondução para período consecutivo;

4.5. A votação será conduzida pela Comissão Eleitoral e ocorrerá no dia 24/09/2015, sendo certo que a data da eleição deverá ser marcada com antecedência mínima de 30 dias após a data do lançamento do Edital;

4.6. Caberá à Comissão Eleitoral a incumbência de realizar a apuração dos votos;

4.7. O candidato que obtiver a maioria simples dos votos será considerado eleito.



EXTRATO DE TERMO DE RESCISÃO AMIGÁVEL

TERMO: Termo de Rescisão Amigável ao Contrato de Prestação de Serviços por Prazo Determinado n.º 123/2015, conforme Procedimento Administrativo 000.531/2015.

PARTES: FUNDEC – Fundação de Apoio à Escola Técnica, Ciência, Tecnologia, Esporte, Lazer, Cultura e Políticas Sociais de Duque de Caxias e SARA SENRAPEREIRA.

OBJETO: O presente termo tem por objeto a Rescisão Amigável do Contrato de Prestação de Serviço n.º 123/2015, com fundamento legal na Cláusula Oitava, alínea “i” e no Inciso II da Lei n.º 1.922/2005.

PRAZO: Fica rescindido o contrato amigável a partir do dia 21/07/2015, na forma Lei.

Duque de Caxias, 24 de agosto de 2015.

DESPACHO

HOMOLOGO e RATIFICO a Dispensa Licitação n.º 010/2015, de acordo com o Art. 24, Inciso IV da Lei Federal n.º 8.666/93, em favor da empresa VIEMAR GRÁFICA E PAPELARIA LTDA – EPP, cujo objeto é a contratação de empresa especializada para envelopamento em 2 (dois) ônibus de propriedade desta Fundação, placa LSJ-5597 e LFC-9595, importando o valor global em R\$ 7.450,00 (sete mil, quatrocentos e cinquenta reais), conforme Processo Administrativo n.º 000.265/2015.

Duque de Caxias, 24 de agosto de 2015.

Elder Lugon
Presidente

ELDER LUGON
Presidente da FUNDEC

**PODER LEGISLATIVO
ATOS DO PRESIDENTE**

EXTRATOS

EXTRATO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO

Processo n.º 1018/2015
Interessado: TENDAS E CAMPANHIA RJ LTDA
Objeto: Aquisição de tendas
Fundamento: Art. 24, Inciso II, da Lei n.º 8.666/93
Data da Homologação da Dispensa: 24/08/2015
Em 26/08/2015.

EXTRATO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO

Processo n.º 934/2015
Interessado: MAGALI DE CAXIAS RESTAURANTE E BAR LTDA.
Objeto: Prestação de serviços de Buffet.
Fundamento: Art. 24, Inciso II, da Lei n.º 8.666/93
Data da Homologação da Dispensa: 18/08/2015
Em 26/08/2015.

EXTRATO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO

Processo n.º 582/2015
Interessado: DIVIMART DIVISÓRIAS LTDA
Objeto: Fornecimento e instalação de Persiana Vertical PVC fosco liso lâmina 89 mm na cor café 732 de alumínio sem bando, para serem instaladas no plenário e gabinete dos vereadores (Chico Borracheiro e Vereadora Gaete) em serviço da Câmara Municipal de Duque de Caxias.
Fundamento: Art. 24, Inciso II, da Lei n.º 8.666/93
Data da Homologação da Dispensa: 20/05/2015
Em 24/08/2015.

5. Da Apuração

5.1. Após o término do período para votação, imediatamente a Comissão Eleitoral, diante de todos os presentes, abrirá a urna para apuração dos votos;

5.2. A apuração será conduzida pelo Presidente do Conselho ou pessoa delegada pelo mesmo que estará incumbida de contar cada um dos votos em voz alta, sendo os mesmos contados pela Comissão Eleitoral.

6. Das disposições finais

6.1. Excessivas dúvidas podem ser encaminhadas por escrito à secretaria do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias no endereço eletrônico: contato@duquecaxias.rj.gov.br

6.2. Os casos omissos no presente Edital, no Regimento Interno e no Decreto nº 5.340/08, serão resolvidos pela presidência em conjunto com a Comissão Eleitoral;

6.3. Dê-se ciência a todos do Edital com a publicação do presente no diário oficial e no blog do Conselho (contos.blogapoc.com.br).

Duque de Caxias, 24 de agosto de 2015.


DALMAR LIRIO MAZINHO DE ALMEIDA FILHO
Presidente do Conselho Municipal de Trabalho de Duque de Caxias

CÉDULA ELEITORAL
ELEIÇÃO DA PRESIDÊNCIA DO CONSELHO
GESTÃO 2015-2016
(Obs.: Abaixo o número da chapa)

CHAPA 1

1

Presidente: **SÉRGIO LUIS DA CONCEIÇÃO**
Suplente: **ALEXSANDRO SILVA FARIA**
Representação: **SITICOMM** (Estadista dos Trabalhadores nos Institutos de Constituição Civil, de Ladários, Militares, de Advogados e Grupos, de Meio Ambiente e Municipalidade Indígenas, da Organização de Terceiros, Profissionais e Classe de Trabalhadores em Geral e do Município de Duque de Caxias, São João de Meriti, Nilópolis, Natividade e Grajaúpolis).

CHAPA 2

2

Presidente: **SEVERINO ANTÔNIO G. DA SILVA**
Suplente: **JOSIVALDO SIMÕES DIAS**
Representação: **SITPCJCM** (Estado dos Trabalhadores em Transporte de Cargas e Passengers de Duque de Caxias e Itaguaí).

DALMAR LIRIO MAZINHO DE ALMEIDA FILHO
Secretário Especial de Trabalho Emprego e Renda e Políticas de Desenvolvimento Econômico

FUNDEC

ATOS DO PRESIDENTE

EXTRATOS

EXTRATO DE TERMO DE RESCISÃO AMIGÁVEL

TERMO: Termo de Rescisão Amigável ao Contrato de Prestação de Serviços por Prazo Determinado n.º 120/2015, conforme Procedimento Administrativo 000.583/2015.

PARTES: FUNDEC – Fundação de Apoio à Escola Técnica, Ciência, Tecnologia, Esporte, Lazer, Cultura e Políticas Sociais de Duque de Caxias e WAGNER ANTÔNIO AMORIM DE CARVALHO.

OBJETO: O presente termo tem por objeto a Rescisão Amigável do Contrato de Prestação de Serviço n.º 120/2015, com fundamento legal na Cláusula Oitava, alínea “i” e no Inciso II da Lei n.º 1.922/2005.

PRAZO: Fica rescindido o contrato amigável a partir do dia 31/07/2015, na forma Lei.

Duque de Caxias, 24 de agosto de 2015.



EXTRATO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO

Processo n.º 658/2015

Interessado: MAPFRE SEGUROS GERIAS S.A

Objeto: Fornecimento do seguro para o veículo automotor, tipo VOLKSWAGEN GOL G5 1.6 MI TOTAL FLEX 8V4P, Placa LQV-2932, para uso em serviço da Câmara Municipal de Duque de Caxias.

Fundamento: Art. 24, Inciso II, da Lei n.º 8.666/93

Data da Homologação da Dispensa: 03/06/2015

Em 24/08/2015.

EXTRATO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO

Processo n.º 571/2015

Interessado: KEP JAN TECNOLOGIA EM VIDEOPRODUÇÃO LTDA

Objeto: Para prestação de serviços de 05 (cinco) diárias de cobertura fotográfica para solenidade em serviço da Câmara Municipal de Duque de Caxias.

Fundamento: Art. 24, Inciso II, da Lei n.º 8.666/93

Data da Homologação da Dispensa: 15/05/2015

Em 24/08/2015.

EXTRATO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO

Processo n.º 872/2015

Interessado: RIO 18 GRAUS REFRIGERAÇÃO LTDA

Objeto: Prestação de serviço de confecção fornecimento de compressor Sanyo de 5 TR Scroll, 220 V trifásico para ar condicionado split.

Fundamento: Art. 24, Inciso II, da Lei n.º 8.666/93

Data da Homologação da Dispensa: 03/08/2015

Em 20/08/2015.

EXTRATO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO

Processo n.º 931/2015

Interessado: RODRIGUES PEREIRA TECNOLOGIA

Objeto: Fornecimento de solução gestão de telefonia denominada INVOIVE MAGANER.

Fundamento: Art. 24, Inciso II, da Lei n.º 8.666/93

Data da Homologação da Dispensa: 04/08/2015

Em 20/08/2015.

EXTRATO DE INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO

Processo n.º 833/2015

Contratante: CÂMARA MUNICIPAL DE DUQUE DE CAXIAS

Contratado: UNIÃO DOS VEREADORES DO BRASIL

Objeto: Inscrição na Marcha dos Vereadores, Legislativo Forte, Sociedade Forte.

Fundamento: Art. 25, Inciso II, c/c Art. 13, VI da Lei n.º 8.666/93

Data da Inexigibilidade: 17/08/2015



UMA NOVA SAÚDE ESTÁ NASCENDO EM CAXIAS



A PREFEITURA DE CAXIAS ESTÁ TRANSFORMANDO
A SAÚDE EM REFERÊNCIA NACIONAL



**REABERTURA DO
HOSPITAL DUQUE**



**PRIMEIRA UPA
INFANTIL DO BRASIL**



**UPA PARQUE
BEIRA MAR**



**AUMENTO DE 100% NA
COBERTURA DO PSF**

O DESAFIO DE ORGANIZAR ADMINISTRATIVAMENTE A CIDADE ESTÁ SENDO VENCIDO. AO MESMO TEMPO ESTAMOS DANDO PRIORIDADE À SAÚDE E EDUCAÇÃO, ALÉM DE ESTRUTURAR UM CONJUNTO DE OBRAS FUNDAMENTAL PARA O CAXIENSE TER UMA VIDA MELHOR.

Saúde é uma das prioridades em Duque de Caxias. Em 2 anos e meio a Prefeitura reabriu o Hospital Duque, trouxe a UPA Parque Beira Mar, melhorou e ampliou o atendimento médico às famílias e conquistou para a cidade a primeira UPA Infantil do Brasil. Além disso, elevou o Muacyr do Carmo à condição de hospital escola. Essas realizações estão erguendo o patamar da Saúde em Caxias e levando assistência médica integral, curativa e preventiva a toda a população.



VIVA
UMA NOVA CAXIAS



O DESAFIO DE ORGANIZAR ADMINISTRATIVAMENTE A CIDADE ESTÁ SENDO VENCIDO. AO MESMO TEMPO ESTAMOS DANDO PRIORIDADE À SAÚDE E EDUCAÇÃO, ALÉM DE ESTRUTURAR UM CONJUNTO DE OBRAS FUNDAMENTAL PARA O CAXIENSE TER UMA VIDA MELHOR.

Caxias dá provas que sabe crescer com responsabilidade e sabe fazer parcerias com os governos Federal e Estadual. A Prefeitura entregou novas escolas, unidades de saúde, reestruturou praças e asfaltou ruas. Outro grande exemplo foi o trabalho feito em Xerém, totalmente reconstruída após a tragédia. E vem mais por aí: o projeto de mobilidade urbana prevê BRT, novo viaduto e 129,6 km de ciclovias. E a dragagem do Rio Meriti será fundamental na prevenção às enchentes. Com boa gestão a Prefeitura entregou um verdadeiro conjunto de obras, trazendo progresso para Caxias e prosperidade para a população.



VIVA
UMA NOVA CAXIAS

A PREFEITURA DE CAXIAS VESTE A CAMISA DA EDUCAÇÃO



NOVAS ESCOLAS GARANTEM O FUTURO PARA MILHARES DE CRIANÇAS

EM DOIS ANOS A PREFEITURA ENTREGOU TRÊS NOVAS ESCOLAS. ESTÁ
CONSTRUINDO OUTRAS TRÊS TAMBÉM REFORMOU MAIS DE 92 UNIDADES



ESCOLA MUNICIPAL SENADOR AFONSO
ARINOS EM NOVA CAMPINAS



ESCOLA MUNICIPAL BAIRRO
CALIFORNIA NO PILAR



ESCOLA MUNICIPAL
CAMPOS ELISEOS

O DESAFIO DE ORGANIZAR ADMINISTRATIVAMENTE A CIDADE ESTÁ SENDO VENCIDO. AO MESMO TEMPO ESTAMOS DANDO PRIORIDADE À SAÚDE E EDUCAÇÃO, ALÉM DE ESTRUTURAR UM CONJUNTO DE OBRAS FUNDAMENTAL PARA O CAXIENSE TER UMA VIDA MELHOR.

Nos últimos dois anos e meio a Prefeitura de Caxias teve um olhar especial para a Educação. Entregou três novas escolas, está construindo novas unidades e reformou mais de 50% de toda sua rede de ensino. Não para por aí: há mais de dez anos não era realizado concurso para professores. A nova gestão abriu 801 vagas para o setor e realizou pela primeira vez concurso para Educação Especial e Informática. Além disso, o município tem um dos melhores salários para professores do Brasil. Mais um porto para a Educação em Caxias.



PREFEITURA
**DUQUE DE
CAXIAS**

VIVA
UMA NOVA CAXIAS