

PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI
Atos do Prefeito

DECRETO Nº 11576/2014
INSTITUI E REGULAMENTA O ESTACIONAMENTO ROTATIVO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NAS VIAS E LOGRADOUROS PÚBLICOS NO MUNICÍPIO DE NITERÓI.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE NITERÓI, no uso de suas atribuições legais, na forma do artigo 66, inciso VI da Lei Orgânica do Município de Niterói e ainda artigo 24, inciso X, do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando a necessidade de prosseguir a regulamentação dos assuntos afetos ao trânsito e transporte no Município de Niterói estabelecendo uma nova política de estacionamentos nas vias públicas;

Considerando que compete ao Órgão Municipal com circunscrição sobre a via regulamentar e operar o trânsito, o estacionamento em ruas e locais públicas seja ele gratuito ou oneroso, promover o desenvolvimento da circulação de veículos e pedestres, a segurança e respeito ao direito de todos;

Considerando a necessidade de regulamentar as atividades e serviços relativos a estacionamento rotativo pago, definir direitos, obrigações e responsabilidades dos usuários e da Superintendência de Terminais e Estacionamentos de Niterói - SUTEN;

Considerando a existência da prática de extorsão praticada por guardadores autônomos denominada de “FLANELINHAS” nas orlas das Praias Oceânicas do Município de Niterói

DECRETA:

CAPÍTULO I

DA DEFINIÇÃO, DA ADMINISTRAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

Art. 1º Ficam instituídos os locais destinados aos Estacionamentos Rotativos pagos nas vias e logradouros públicos especificados no artigo 4º do presente decreto.

Parágrafo Único: Denomina-se áreas de Estacionamento Rotativo Pago, os espaços devidamente identificados e sinalizados nas vias públicas, que se destinem ao estacionamento de veículos automotores, cobrando-se do usuário um valor único de R\$ 5,00 (cinco reais).

Art. 2º A operacionalização do Estacionamento Rotativo e a sua fiscalização serão executadas pela SUTEN em parceria com a NITTRANS.

CAPÍTULO II

USO REGULAR E OPERAÇÃO

SEÇÃO I

DO HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO E DO TEMPO DE PERMANÊNCIA

Art. 3º O Estacionamento Rotativo Pago estará restrito aos sábados, e domingos e feriados no horário compreendido entre 06:00 e 20:00 horas.

SEÇÃO II

AS AREAS DE ESTACIONAMENTOS

Art.4º As áreas de estacionamentos estarão compreendidas pelo presente decreto nas Orlas das Praias Oceânicas, sendo especificamente para as áreas no Bairro de Camboinhas na 1) Av: Dr. Geraldo de Mello Ourivio , 2) Dr. Jaime Bitencourte e nas suas ruas adjacentes, estando incluído no presente decreto 3)Bolsões de Estacionamentos em Camboinhas já existentes no local.

SEÇÃO III

DAS CONDIÇÕES DE USO

Art. 5º Os locais designados para funcionamento do Estacionamento Rotativo Pago, serão identificados por placas de estacionamento regulamentado, definidas no Código de Trânsito Brasileiro, acrescidas das informações complementares relacionadas às condições de estacionamento, tais como horário de funcionamento e tempo de permanência na vaga.

Art. 6º Para a utilização do Estacionamento Rotativo deverão ser observadas as seguintes disposições:

Parágrafo Único Para estacionamento em ângulo (30°, 45°,60°, 90°) deverá ser respeitada a demarcação viária individual, estando proibido nesta modalidade os veículos que excedam as dimensões compatíveis com o local.

SEÇÃO IV

DA VENDA DE TALÕES E CARTÕES PARA O ESTACIONAMENTO ROTATIVO E O PREÇO

Art. 7º A venda dos talões referentes ao Estacionamento Rotativo será feita:

I - Por pessoa jurídica com sede no município, em postos de venda credenciados pela SUTEN;

II - Por pessoa física cadastrada no município credenciada pela SUTEN;

III - Pela SUTEN mediante comprovante de pagamento bancário no valor inerente ao número de talões solicitados;

§ 1º O preço público instituído pelo uso das vagas destinadas ao estacionamento Rotativo será de R\$ 5,00 (cinco reais) por dia, podendo ser alterado anualmente por Portaria da SUTEN;

I - Ocorrendo o aumento da tarifa, os cartões com o preço anterior, terão validade por um prazo de até 60 (sessenta) dias.

§ 2º A pessoa jurídica ou pessoa física autorizada pela SUTEN para comércio e venda dos talões de controle de cobrança do estacionamento rotativo deverá adquirir os talões antecipadamente junto ao órgão credenciado mediante o pagamento do preço público de R\$ 5,00 (cinco reais), devendo repassá-lo ao usuário pelo preço final de R\$ 5,00 (cinco reais).

§ 3º O valor inerente à tarifa a ser paga pelo estacionamento rotativo, estará impresso em cada cartão, ou outro dispositivo de controle e cobrança do estacionamento que eventualmente venha substituí-lo.

§ 4º A comercialização do cartão com valor diferente do estabelecido neste Decreto será considerada irregular. O responsável será descredenciado e multado em 50 (cinquenta) Unidades Padrão Fiscal do Município – (UPFMD).

Art. 8º Para uso do estacionamento rotativo pago, o interessado deverá adquirir antecipadamente junto aos postos de venda autorizados, o cartão individual ou o bloco de talões do estacionamento rotativo.

§ 1º Poderão ser adquiridos o cartão individual ou o talonário com frações de 10 (dez) unidades previamente disponibilizadas.

§ 2º A utilização da vaga regulamentada como estacionamento rotativo, somente poderá ser feita mediante o uso do cartão controlador de horário, que deverá permanecer afixado de forma visível no retrovisor interno do veículo com a parte que mostre o início da contagem do tempo de estacionamento voltada para fora ou do lado externo do veículo.

SEÇÃO V

DAS ISENÇÕES

Art. 9º Não estão sujeitos ao pagamento do preço público pela utilização do Estacionamento Rotativo:

I – os veículos oficiais do serviço público federal, estadual e municipal;

II – os veículos da Polícia Militar, da Polícia Civil, do Corpo de Bombeiros e as ambulâncias;

III – os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando se encontrarem em efetiva operação, no local de prestação dos serviços a que se destinam, devidamente identificados pela energização ou acionamento do dispositivo luminoso intermitente ou rotativo.

Parágrafo Único: São considerados veículos prestadores de serviço de utilidade pública:

1. Os destinados à manutenção e reparo de redes de energia elétrica, de água e esgotos, de gás combustível canalizado, de telecomunicações e de comunicações telefônicas;

2. Os que se destinam à conservação, manutenção e sinalização viária, quando a serviço de órgão executivo e trânsito;
3. Os destinados ao socorro mecânico de emergência nas vias abertas à circulação pública;
4. Os veículos especiais destinados ao transporte de valores;
5. Os veículos destinados ao serviço de escolta, quando registrados em órgão rodoviário para tal finalidade.

SEÇÃO VI

DAS INFRAÇÕES AO DECRETO

Art.10 A falta do cartão de estacionamento rotativo implicará em desrespeito às condições regulamentadas especificamente pela sinalização, estando capitulada como infração de trânsito punida por multa e remoção do veículo nos termos do artigo 181, inciso XVII, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 11 A permanência por tempo superior ao previsto na autorização especial será considerada como período de estacionamento vencido, incidindo as penalidades previstas na legislação de trânsito.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 12 Fica proibido o estacionamento ou a parada temporária de motocicletas nas áreas destinadas ao estacionamento rotativo de veículos.

Parágrafo único. As motocicletas e similares estarão isentas de pagamento do valor inerente ao estacionamento na via pública, contudo, deverão estar estacionadas nos locais especificamente demarcados e sinalizados para tal finalidade e para este tipo exclusivo de veículo.

Art. 13 As atividades de carga e descarga, com a utilização de veículos de capacidade acima de 5.000 kg (cinco mil quilos), somente serão permitidas em horário diverso daquele do funcionamento do estacionamento rotativo.

§ 1º Para carga e descarga de concreto, materiais de construção, mudanças e outros casos excepcionais que ultrapassam as capacidades e horários estabelecidos no estacionamento rotativo ou ainda eventos ou festividades, poderá ser obtida licença especial junto a SUTEN.

§ 2º Os veículos portadores de licença especial deverão afixá-las no pára-brisa dianteiro do veículo.

Art. 14 O presente Decreto entra em vigor no ato de sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI, 14 DE FEVEREIRO DE 2014.

RODRIGO NEVES - PREFEITO

DECRETO Nº 11577/2014

O PREFEITO MUNICIPAL DE NITERÓI, no uso de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto no art. 8º, da Lei nº 3071/2013 de 23 de dezembro de 2013.

DECRETA:

Art. 1º - Fica aberto crédito suplementar ao Orçamento Fiscal e da Seguridade Social, no valor global de R\$ 8.230.000,00(Oito milhões duzentos e trinta mil reais), para reforço de dotações orçamentárias, na forma do Anexo.

Art. 2º - O crédito suplementar de que trata o artigo anterior será compensado de acordo com o inciso III, § 1º do artigo 43, da Lei nº 4320, de 17 de março de 1964, na forma do Anexo.

Art. 3º - Em decorrência das disposições deste Decreto fica alterado, na forma do Anexo, o Quadro de Detalhamento de Despesa, estabelecido no Decreto nº11563, de 16 de janeiro de 2014.

Art. 4º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI, 14 DE FEVEREIRO DE 2014.

RODRIGO NEVES - PREFEITO

ANEXO AO DECRETO Nº 11577/2014

CRÉDITO SUPLEMENTAR

CÓDIGOS				VALORES (R\$)	
ÓRGÃO/ UNIDADE	PROGRAMA DE TRABALHO	DESPESA	FT	SUPLEMENTADO	COMPENSADO/ CANCELADO
1052 - NELTUR	2781300172067	33903900	100	1.070.000,00	
2043 - FME	1236100421120	33903900	100	500.000,00	
2043 - FME	1236100431125	33903900	100	4.800.000,00	
2043 - FME	1236100422184	33903200	100	280.000,00	
2043 - FME	1236100422184	44905200	100	1.000.000,00	
2043 - FME	1236500442185	33903200	100	450.000,00	
2682 - NITTRANS	2612200012318	33909200	100	110.000,00	
2682 - NITTRANS	2612200012318	33909200	106	20.000,00	
1052 - NELTUR	2712200012075	44905200	100		50.000,00
1052 - NELTUR	2781300881060	33903000	100		70.000,00
1052 - NELTUR	2781300881068	33903900	100		200.000,00
1052 - NELTUR	2781300882058	33903900	100		50.000,00
1052 - NELTUR	2781300882059	33903900	100		50.000,00
1052 - NELTUR	2781300901062	33903000	100		150.000,00
1052 - NELTUR	2781300901063	33903900	100		150.000,00
1052 - NELTUR	2781300901066	33903900	100		50.000,00
1052 - NELTUR	2781300901067	33903900	100		100.000,00
1052 - NELTUR	2781300901071	33903900	100		50.000,00
1052 - NELTUR	2781300902066	33903900	100		150.000,00
2043 - FME	1212200012183	33903000	100		700.000,00
2043 - FME	1212200012183	33903600	100		100.000,00
2043 - FME	1212200012183	33903900	100		1.500.000,00
2043 - FME	1212200012183	44905200	100		1.000.000,00
2043 - FME	1236100421120	33903000	100		130.000,00
2043 - FME	1236100422120	33903200	100		100.000,00
2043 - FME	1236100431121	44905100	100		200.000,00
2043 - FME	1236100431121	44905200	100		500.000,00
2043 - FME	1236100431125	33903200	100		100.000,00
2043 - FME	1236100431125	44905200	100		200.000,00

2043 - FME	1236500442185	33903900	100		1.000.000,00
2043 - FME	1236500442185	44906100	100		1.000.000,00
2043 - FME	1236100422187	33903600	100		100.000,00
2043 - FME	1236100422191	33903900	100		200.000,00
2043 - FME	1236100422199	33903900	100		200.000,00
2682 - NITTRANS	618200532312	33903900	106		20.000,00
2682 - NITTRANS	1236700532316	33903900	100		110.000,00
TOTAL GERAL				8.230.000,00	8.230.000,00

NOTA:
FONTE 100 - RECURSOS ORDINÁRIOS DO TESOURO MUNICIPAL
FONTE 106 - RECURSOS PROVENIENTES DE MULTAS DE TRÂNSITO

Portarias
Considera nomeada, a contar de 17/02/14, **DAIANA CARDOSO SILVA** para exercer o cargo de Assessor B, CC-2, da Secretaria Municipal de Planejamento, Modernização da Gestão e Controle, em vaga decorrente da exoneração de Ana Paula Mussi Paes, acrescido das gratificações previstas na Comunicação Interna nº 01/09 (Port. 252/2014).

Exonera **JOSÉ COTRIK NETO** do cargo de Assessor B, CC-2, da Secretaria Municipal de Planejamento, Modernização da Gestão e Controle, por ter sido nomeado para cargo incompatível (Port. 253/2014).

Nomeia **JOSÉ COTRIK NETO** para exercer o cargo de Assessor C, CC-3, da Procuradoria Geral do Município, em vaga decorrente da exoneração de Leandro Telles de Oliveira, acrescido das gratificações previstas na Comunicação Interna nº 01/09 (Port. 254/2014).

Corrigenda
Na Portaria 243/2014 publicada em 12/02/14, onde se lê: Ana Lúcia Ribeiro; leia-se: Ana Lúcia Silva Ribeiro.

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO
Atos do Secretário

Portarias
Designa Jacqueline Bouchardet Fellows Bernardes como Relatora, em substituição a Mario Luis Fernandes Grillo, na Comissão de Processo Administrativo Disciplinar, oriundo do Processo 200/5935/2013, Portaria 419/2013 (Portaria 45/2014).

Designa Jacqueline Bouchardet Fellows Bernardes como Relatora, em substituição a Priscila Maria Ragoni Danziger, Eduardo Faria Fernandes em substituição a Raphael Diógenes Serafim Vieira como Revisor e Silvia Lima Pires em substituição a Gabriela Alves Scisinio com Vogal, na Comissão de Processo Administrativo Disciplinar, oriunda do Processo 210/5945/2013, Portaria 432/2013 (Portaria 46/2014).

Designa Jacqueline Bouchardet Fellows Bernardes como Relatora, em substituição a Eduardo Faria Fernandes, Eduardo Faria Fernandes como Revisor, em substituição a Raphael Diógenes Serafim Vieira e Silvia Lima Pires em substituição a Priscila Maria Ragoni Danziger como Vogal, na Comissão de Processo Administrativo Disciplinar, oriundo do Processo 200/1568/2013, Portaria 161/2013 (Portaria 47/2014).

Despachos do Secretário

Adicional – Deferido
20/86/2014
20/92/2014
20/91/2014
20/89/2014
20/88/2014
Licença especial – Deferido
20/4377/2014 – a contar de 01/03/14 a 27/08/14
Incorporação de gratificação – Indeferido
20/343/2014
Inclusão no Acordo administrativo com a AFMN - Indeferido
20/4341/2013
Auxílio transporte – Deferido
20/337/2014
Auxílio doença – Deferido
20/359/2014
Licença especial em dobro – Indeferido
20/4492/2013
Revisão de incorporação – Indeferido
300/20/2012

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DO LARGO DA BATALHA
Ato do Administrador

Portaria 001/14
Designa comissão organizadora do carnaval do Largo da Batalha de 2014. Presidente Paulo César Ribeiro dos Santos, e Diretores: Marcos Aurélio de Andrade Pacheco, Renato Felino da Silva, José Ronaldo da Silva e Abdias de Souza Cruz.

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DA ENGENHOCA
Ato do Administrador

Portaria 001/14
Designa a comissão Responsável pelo Carnaval do bairro da Engenhoca, que será constituída pelos seguintes membros, Carlos Augusto Martins Alves, Ronaldo da Silva Pereira, Paulo Cesar Portugal, Jose Carlos Guilherme, Paulo Cesar Borges Terra, Romildo Pacheco, Adenir Cesar Conceição, Flavio Bezerra de Menezes, Waldicéa das Graças de Brito Ramos, Niraldo Lourenço de Souza, que será presidida pelo primeiro.

SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA
Despacho do Secretário

030/60009/11 – 030/60010/11 – 030/60011/11 – 030/60941/10 – 030/60942/10 – RIO INTERPORT CONSULT. ENGENHARIA LTDA.
HOMOLOGO A DECISÃO DO CONSELHO DE CONTRIBUINTES E, EM ESPECIAL, COM ESTEIO NO VOTO DO RELATOR, COMO FUNDAMENTAÇÃO INTEGRANTE DESTA DECISÃO, DE ACORDO COM O QUE PRECEITUA O ART. 40, DO DECRETO Nº 10.487/09, PARA CANCELAR OS AUTOS DE INFRAÇÃO Nsº. 00030, 00031 E 00032 DE 07/02/11; 01735 E 01737 DE 03/12/10.

SECRETARIA MUNICIPAL DE ORDEM PÚBLICA
CORREGEDORIA GERAL

Pune o Guarda Municipal **SIDNEY MUNIZ VALENTIM**, matrícula nº 235.958-6, com pena de REPREENSÃO (Portaria nº 039/14).

Pune o Guarda Municipal **ANTONIO SILVA DE OLIVEIRA**, matrícula nº 237.519-2, com pena de **SUSPENSÃO** de 02 (dois) dias convertida em pena de multa (Portaria nº 040/14).

PORTARIA Nº 041/2014 – CORREGEDORIA GERAL

A Corregedora Geral da Guarda Municipal no uso de suas atribuições legais, tona insubsistente a Portaria nº031/2014, que puniu com pena de repreensão o Guarda Civil Municipal **HELENO MARQUES DA SILVA**, matrícula nº 235.569-1 (Portaria nº041/2014).

Pune o Guarda Municipal **GIOVANE DO CARMO CALHEIRO**, matrícula nº 234.483-6,com pena de **SUSPENSÃO** de 05 (cinco) dias convertida em pena de multa (Portaria nº 042/14).

Pune o Guarda Municipal **EMERSON CARLOS DE FREITAS DIAS**, matrícula nº 235.553-5,com pena de **SUSPENSÃO** de 05 (cinco) dias convertida em pena de multa (Portaria nº 043/14).

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE
Coordenação do Serviço Funerário Municipal
CEMITÉRIO DO MARUÍ

Processos Deferidos:
60/586; 970; 893/2013. 60/012; 025; 033; 037; 039; 040; 042; 043; 044; 045; 046; 048; 049; 051; 052; 053; 056; 057; 058; 059; 060/2014.

EDITAL

O Chefe do Cemitério de Maruí, torna público o seguinte: os restos mortais abaixo relacionados e sepultados nessa necrópole no período de **18/02/11 á 24/02/11**, serão retirados das sepulturas e recolhidos ao ossuário geral, em conformidade com o **Decreto Municipal nº 4.531/1985**. Havendo a intenção de evitar as referidas exumações, devem os interessados se manifestar administrativamente, por escrito, antes de completar-se o prazo legal de três (03) anos de sepultamento.

GAVETA DE ADULTO: 1399 – Aracy da Rocha Moreira; 3467 – Afonso Cardoso da Silva (18/02/11); 4362 – José Correa de Melo; 1998 – Aremilta da Silva Machado; 1851 – Luiza Olívia da Silva; 811 – Alcides Matias Simas; 1175 – Urias José da Fonseca (19/02/11); 2107 – Mauricio Pinheiro da Costa; 2229 – Orlindo Coelho de Araujo (20/02/11); 2387 – Felipe da Silva Conceição; 2436 – Francisco dos Santos; 2629 – Domingos Geraldo Mattos (22/02/11); 3993 – Rose Rosa; 2235 – Wisley da Conceição Santos; 2408 – Denise Moreira Graça; 4304 – Onelia Maria da Conceição (23/02/11); 2470 – Maria de Fatima Cardoso; 1197 – Jaqueline da Silva Delgado (24/02/11).

GAVETA DE ADULTO DA QUADRA “A”: 168 – Herotildes da Conceição (18/02/11); 193 – Roselene Lacerda Trevisano; 312 – Lucia Waleska carvalho Lima (19/02/11).

GAVETA DE ADULTO DA QUADRA “B”: 170 – Adir da Silva Neto (19/02/11); 794 – Maria da Cunha Teixeira (21/02/11).

CARNEIRO DE ADULTO DA QUADRA “F”: 3862 – José da Silva Santos (24/02/11).

CARNEIRO DE ADULTO DA QUADRA “G”: 744 – Edi José da Silva (20/02/11); 279 – Maria da Gloria dos Santos (23/02/11).

Cemitério de São Lázaro de Itaipu

O Chefe do Cemitério de São Lázaro de Itaipu, torna público que os restos mortais abaixo relacionados e sepultados nesta necrópole no período de **01/01/2011 á 31/01/2011**, serão retirados das sepulturas e recolhidos ao ossuário geral, em conformidade com o Decreto Municipal nº 4531/1985. Havendo a intenção de evitar as referidas exumações, devem os interessados se manifestar administrativamente, por escrito, antes de completar o prazo legal de 03(três) anos de sepultamento.

COVAS RASAS DE ADULTO VENCIDAS:

936 – Jocy Lopes Dutra
963 – Francisca Maria da Silva Soares
727 – Dilton Souza Santos
1143 – Yvone Viana Dias
808 – Nilton Jorge Nemer
938 – Edilson Gomes Ferreira
1144 – Paulo Henrique Cuesta Camilo

COORDENADORIA DE RECURSOS HUMANOS

APOSENTAR, voluntariamente, de acordo com artigo 6º e seus incisos da Emenda Constitucional nº 41/03, **MÔNICA NOGUEIRA SANTOS TINOCO**, matrícula nº 226.403-1, Psicóloga, Classe A, referência IX, Nível Superior, do Quadro Permanente, referente ao processo nº 200/3014/2013. (**PORTARIA Nº 031/2014**).

Licença Prêmio (Deferido)

200/639/2014 – Simone de Abreu Neves Salles – 06 (seis) meses referentes aos 4º e 5º quinquênios, do período de 01/07/1986 á 30/06/2011, para serem usufruídos a partir de 07/04/2014 á 03/10/2014. (**PORTARIA Nº 030/2014**).

Cessão de Servidor (Deferido)

200/6966/2013 – Felipe Casado de Matos

Gats (Deferido)

200/686/2014 – Vilma Oliveira Vaz
200/762/2014 – Regina Lúcia Santos Piacentini
Averbação de Tempo de Serviço (Deferido)
200/6382/2013 – Regina Lúcia Pimentel Costa

Abono de Permanência (Deferido)

200/6924/2013 – Sheila Hernandes Machado Cordeiro

Gats (Indeferido)

200/603/2014 – Margarette Ulisses Teixeira

Renovação de Cessão de Servidor (a) (Deferido)

200/539/2014 – Terezinha Terra Lachini
200/540/2014 – Vicente de Paulo de Souza Nogueira

CORRIGENDA:

Através da presente, submetemos a apreciação de V. Sª as alterações na Portaria FMS/CORHU Nº 006/2014 publicada em 08/02/2014, referente ao PCS/2013, solicitada pela Comissão de Desenvolvimento Funcional, posto que não constou da publicação o nome da servidora abaixo, que conforme documentação entregue no prazo estabelecido e analisada adquiriu o direito de ascensão de 03(três) referências.

Inclusão:

Matrícula nº 231.623, Nome Sandra Cristina de Faria Barreira, cargo Médica, Progressão 03 Referências.

Através da presente submetemos a apreciação de Vossa Senhoria, a retificação das corrigendas publicada no D. O. no dia 08/02/2014 da Portaria nº 006/2014, referente ao PCS/2013, solicitada pela Comissão de Desenvolvimento Funcional, após análise:

Onde se lê: Angelina da Silva Argolo :**leia-se:** Agnelia da Silva Argolo.

Onde se lê : Arli Cantario Cortes :**leia-se** Arli Cantarino Cortes

Onde se lê: Bruna Pimentel Reis Cid :**leia-se** Bruna Pimenta Reis Cid

Onde se lê: Carmem Angelica Martins da Silva: **leia-se** Carmem Angelica Martins

Onde se lê: Claudia da Veiga Calil :**leia se** Claudia da Veiga Kalil

Onde se lê: Diana Mary Araujo de Molo Flach:**leia se** Diana Mary Araujo de Melo Flach

FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO
Atos do Presidente

Descredencia e Credencia Servidores da Fundação Municipal de Educação de Niterói para o recebimento da Verba Escolar.

O PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO DE NITERÓI ,no uso de suas atribuições legais,

R E S O L V E:

Art. 1º - Descredenciar a Servidora da Fundação Municipal de Educação de Niterói, abaixo relacionada, para o recebimento da Verba Escolar, recurso destinado às Unidades de Educação Infantil, Ensino Fundamental e Educação de Jovens e Adultos da Rede Municipal.

Giselle Mendes dos Santos – Matrícula nº 235367-0, da UMEI Professor Iguatemi Coquinot de Alcântara Nunes.(Detentora)

Dayse dos Santos Monteiro – Matrícula nº 235488-4, da Escola Municipal Sítio do Ipê. (Detentora)

Roséli Freitas P. de Toledo – Matrícula nº 232495-2, da UMEI Renata Gonçalves Magaldi.(Unidade Requisitante)

Vanessa Barbosa de Paula – Matrícula nº 233572-2, da Escola Municipal Helena Antipoff. (Detentora)

Art. 2º - Credenciar a Servidora da Fundação Municipal de Educação de Niterói, abaixo relacionada, para o recebimento da Verba Escolar, recurso destinado às Unidades de Educação Infantil, Ensino Fundamental e Educação de Jovens e Adultos da Rede Municipal.

Andrea Machado Carvalheda do Nascimento – Matrícula nº 234247-5 , da UMEI UMEI Professor Iguatemi Coquinot de Alcântara Nunes.(Detentora)

Vanessa Terra Pereira – Matrícula nº 233395-3, da UMEI Renata Gonçalves Magaldi. (Unidade Requisitante)

Alcione Vicente Senra – Matrícula nº 236353-9, da Escola Municipal Helena Antipoff. (Detentora)

Art. 3º - A presente Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

(Portaria FME/ 93/2014)

Descredencia e Credencia Servidores da Fundação Municipal de Educação de Niterói para o recebimento da Verba Escolar.

O PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO DE NITERÓI ,no uso de suas atribuições legais,

RESOLVE:

Art. 1º - Descredenciar a Servidora da Fundação Municipal de Educação de Niterói, abaixo relacionada, para o recebimento da Verba Escolar, recurso destinado às Unidades de Educação Infantil, Ensino Fundamental e Educação de Jovens e Adultos da Rede Municipal.

Andréia Fernandes de Oliveira Araújo– Matrícula nº 232616-3, da Escola Municipal Diógenes Ribeiro de Mendonça.(Detentora)

Lúcia Regina Coelho Abboud – Matrícula nº 224362-4, da Escola Municipal Sítio do Ipê. (Detentora)

Art. 2º - Credenciar a Servidora da Fundação Municipal de Educação de Niterói, abaixo relacionada, para o recebimento da Verba Escolar, recurso destinado às Unidades de Educação Infantil, Ensino Fundamental e Educação de Jovens e Adultos da Rede Municipal.

Beatriz de Sant’Anna Carvalho Moura – Matrícula nº 233491-0 , da Escola Municipal Diógenes Ribeiro de Mendonça.(Detentora)

Beatriz de Mello Lula Lamego – Matrícula nº 232351-7, da Escola Municipal Vera Lucia Machado.(Detentora)

Djenane Luisa Freire Firmino – Matrícula nº 236568-2, da UMEI Zilda Arns.(Unidade Requisitante)

Nádia Regina Macedo Enne – Matrícula nº232099-2, da UMEI Zilda Arns.(Detentora)

Eloise da Silva Longobuco Constantino – Matrícula nº 233958-8, da UMEI Zilda Arns. (Detentora)

Art. 3º - A presente Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

(Portaria FME/PRES/121/14)

PROCESSO N.º 210/6368/2013 – Ratifico, na forma do art. 26, com fulcro no inciso VIII, na forma do art. 24, da Lei 8666/93, o Ato de Dispensa de Licitação, referente à contratação direta, em caráter emergencial do **CONSÓRCIO TELEMAR/OI**, formado pelas Sociedades Empresárias **TELEMAR NORTE-LESTE S.A.**, inscrita no CNPJ/MF N.º 33.000.118/0001-79, e a **TNL PCS S.A.**, inscrita no CNPJ/MF N.º 04.164.616/0001-59, para a prestação de serviços integrados de telefonia fixa/móvel e de transmissão de dados móveis, no valor total de **R\$ 563.323,74** (quinhentos e sessenta e três mil, trezentos e vinte e três reais e setenta e quatro centavos), sendo empenhados inicialmente, respectivamente, os valores de **R\$ 61.017,54** (sessenta e um mil, dezessete reais e cinquenta e quatro centavos) à conta do Programa de Trabalho N° 12.122.0001.2144, Código de Despesa: 33903900 Fonte: 100. Nota de Empenho N° 001655/2013-2(Telefonia Fixa/Telemar Norte Leste S/A) e **R\$ 32.869,75** (trinta e dois mil, oitocentos e sessenta e nove reais e setenta e cinco centavos) à conta do Programa de Trabalho N° 12.122.0001.2144, Código de Despesa: 33903900, Fonte: 100 Nota de Empenho N° 001656/2013-9 (Telefonia Móvel/TNL PCS S.A.), ficando o restante a ser empenhado para o exercício financeiro de 2014. **(ATO DE 30/12/2013).**

TERMO DE CONTRATO Nº 194/2013

Instrumento: Termo de Contrato Nº 194/2013. **Partes:** FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO e a CADERODE MÓVEIS PARA ESCRITÓRIO LTDA. **Objeto:** Registro de preços para aquisição de mobiliário específico para escritórios, espaços de atividades coletivas, secretarias e outros administrativos, visando à reestruturação, readequação e complementação de unidades escolares, setores da FME e seus Anexos, constantes na Ata de Registro de Preço. **Prazo de Vigência: 12 (doze) meses**, contados a partir da assinatura do contrato. **Valor: R\$ 3.657.004,95** (três milhões seiscentos e cinquenta e sete mil, quatro reais e noventa e cinco centavos), à conta do Programa de Trabalho N° 12.122.0001.2144, Código de Despesa: 449052.00, Fonte: 100. Nota de Empenho N° 01663/2013-5. **Gestor do Contrato:** Diretor do Departamento Administrativo/FME, Rui Alves, matrícula 239.628-8, de acordo com o disposto no inciso III, Art. 58 da Lei N° 8.666/93. **Fundamento Legal:** Lei N.º 10.520/02 e na aplicação subsidiária da Lei 8.666/93. **Processo: 210/6076/2013. Data de Assinatura:** 30/12/2013.

TERMO DE CONTRATO Nº 204/2013

Instrumento: Termo de Contrato Nº 204/2013. **Partes:** FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO e a ADM DO MILENIUM COMÉRCIO E REPRESENTAÇÕES DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO LTDA-ME. **Objeto:** O presente CONTRATO tem por objeto a Aquisição de material elétrico para atender as necessidades do Departamento de Supervisão de Obras. **Prazo de Entrega: 30 (trinta) dias**, contados da data do envio da Autorização de Compra após a assinatura do contrato. **Valor: R\$ 68.679,90** (sessenta e oito mil, seiscentos e setenta e nove reais e noventa centavos), à conta do Programa de Trabalho N° 12.122.0001.2144, Código de Despesa N° 33903000, Fonte: 100, Nota de Empenho N° 01601/2013-0. **Gestor do Contrato:** Diretor do Departamento de Supervisão e Obras/FME, **Sr. Fernando Soares da Cruz**, matrícula 236.797-7, de acordo com o disposto no inciso III, Art. 58 da Lei N° 8.666/93. **Fundamento Legal:** Lei Federal N° 10.520/2002, do Decreto Municipal N° 9.614/2005, da Lei Complementar N° 123/2006 e aplicação subsidiária da Lei N° 8.666/93. **Processo: 210/2301/2013. Data de Assinatura:** 23/12/2013.

**EDITAL DE CONVOCAÇÃO
ASSEMBLEIA GERAL**

Ficam convocados professores, pais de alunos, alunos maiores e servidores da Escola Municipal Demenciano Antônio de Moura , localizada na Travessa Magnólia Brasil, s/nº, Fonseca, Niterói - RJ, bem como quaisquer membros da comunidade interessados em prestar serviços à referida escola, ou acompanhar o desenvolvimento de suas atividades

pedagógicas, administrativas e financeiras, para uma Assembléia Geral do Conselho Escola Comunidade que será realizada no dia dezoito de fevereiro do decorrente ano, às 08:00 horas, na sede da Unidade Escolar para discussão e deliberação sobre os seguintes assuntos:

- Eleição e posse de novo colegiado do Conselho Escola Comunidade.

**EDITAL DE CONVOCAÇÃO
ASSEMBLEIA GERAL**

Ficam convocados professores, pais de alunos, alunos maiores e servidores da Escola Municipal Diógenes Ribeiro de Mendonça , localizada na Estrada Caetano Monteiro, s/nº , Pendotiba, Niterói - RJ, bem como quaisquer membros da comunidade interessados em prestar serviços à referida escola, ou acompanhar o desenvolvimento de suas atividades pedagógicas, administrativas e financeiras, para uma Assembléia Geral do Conselho Escola Comunidade que será realizada no dia dezoito de fevereiro do decorrente ano, às 10:00, na sede da Unidade Escolar para discussão e deliberação sobre os seguintes assuntos:

- Constituição do Conselho Escola Comunidade;
- Eleição dos Membros do Conselho Escola Comunidade;
- Proposta Pedagógica para o ano de 2014;
- Plano de Aplicação dos Recursos do PDDE;
- Plano de Aplicação dos Recursos da Verba escolar;
- Calendário Escolar/2014;
- Assuntos Gerais.

**EDITAL DE CONVOCAÇÃO
ASSEMBLEIA GERAL**

Ficam convocados professores, pais de alunos, alunos maiores e servidores da Escola Municipal UMEI Antônio Vieira da Rocha, localizada na Rua Dr. Araujo Pimenta , s/nº, Centro, Niterói - RJ, bem como quaisquer membros da comunidade interessados em prestar serviços à referida escola, ou acompanhar o desenvolvimento de suas atividades pedagógicas, administrativas e financeiras, para uma Assembléia Geral do Conselho Escola Comunidade que será realizada no dia vinte e cinco de fevereiro do decorrente ano, às 08:00 horas, na sede da Unidade Escolar para discussão e deliberação sobre os seguintes assuntos:

- Assuntos Gerais;
- Nova Formação do CEC.

**EDITAL DE CONVOCAÇÃO
ASSEMBLEIA GERAL**

Ficam convocados professores, pais de alunos, alunos maiores e servidores da Escola Municipal Antinéia Silveira Miranda, localizada na Rodovia Amaral , Km 02 , Caramujo, Niterói - RJ, bem como quaisquer membros da comunidade interessados em prestar serviços à referida escola, ou acompanhar o desenvolvimento de suas atividades pedagógicas, administrativas e financeiras, para uma Assembléia Geral do Conselho Escola Comunidade que será realizada no dia vinte e seis de fevereiro do decorrente ano, às 09:00, na sede da Unidade Escolar para discussão e deliberação sobre os seguintes assuntos:

- Constituição do Conselho Escola Comunidade, triênio 2014 a 2016;
- Eleição dos membros para o triênio 2014 a 2016.

FUNDAÇÃO DE ARTE DE NITERÓI

PORTARIA/FAN/003/14

Resolve:

Nomear, a contar de 01/02/2014, **CELIA DE OLIVEIRA CORREA** para o cargo em comissão de Chefe do Setor de Apoio Administrativo Operacional - símbolo CC-3, do Solar do Jambeiro da Fundação de Arte de Niterói–FAN, decorrente a exoneração de **EDILANE CRISTINA DOS SANTOS CALIXTO**.

PRORROGAÇÃO DO PRAZO DE INSCRIÇÕES NA CHAMADA PÚBLICA Nº 05/2013

O Presidente da Fundação de Arte de Niterói, no uso de suas atribuições, decide prorrogar o prazo de inscrições na Chamada Pública nº 05/2013, ficando o novo prazo estabelecido até o dia 28/02/2014.

8º EDITAL DE CONVOCAÇÃO

O Presidente da Fundação de Arte de Niterói – FAN, no uso de suas atribuições legais, em cumprimento a determinação judicial Apelação nº 1051194-31.2011.8.19.0002, CONVOCA, o candidato aprovado e classificado para o cargo de Assistente Administrativo, Leonardo Ribeiro Carneiro da Cunha, inscrição nº 42261398, no I Concurso Público da FAN, homologado e publicado em 01/07/2008 para o cargo de nível Médio, na forma da legislação vigente.

9º EDITAL DE CONVOCAÇÃO

O Presidente da Fundação de Arte de Niterói – FAN, no uso de suas atribuições legais, em cumprimento a determinação judicial Apelação Cível nº 0099780-53.2010.8.19.0002, CONVOCA, o candidato aprovado e classificado para o cargo de Assistente Administrativo, Ralph Salvia dos Reis, inscrição nº 42237888, no I Concurso Público da FAN, homologado e publicado em 01/07/2008 para o cargo de nível Médio, na forma da legislação vigente.

**COMPANHIA MUNICIPAL DE LIMPEZA URBANA
DE NITERÓI – CLIN**

Despacho da Presidente

Termo Aditivo nº 22/14 ao Contrato nº01/97, celebrado entre a CLIN- Companhia Municipal de Limpeza Urbana de Niterói e a contratada, WALDENIRA DA CUNHA MENDONÇA, Objeto: prorrogação de prazo, de vigência do convênio ora aditado, a partir de 01 de janeiro de 2014, por mais de 12 (doze) meses,valor total de R\$ 15.271,44, no que se regerá pela Lei Federal 8.245/91 . Proc. Adm. 520/03175/13.

**NITERÓI PREV
EXTRATO**

INSTRUMENTO: TERMO Nº. 05/2014

PARTES: NITERÓI PREV e AZEVEDO E LOPES – AUDITORES INDEPENDENTES

OBJETO: Prestação de serviços de Auditoria Externa Independente de acordo com a Resolução do CCFCVS nº 312/12 do Conselho Curador do Fundo de Compensação e Variação Salarial ref. exercício de 2013 da Carteira Habitacional da Contratante.

FUNDAMENTO LEGAL: Art. 24, II da Lei Federal 8666/93 e autorização no processo administrativo 310/001422/13.

VALOR TOTAL: R\$5.000,00 (CINCO MIL REAIS) pagáveis após o Aceite da Caixa/FCVS aos Relatórios Circunstanciados de Auditoria, devidamente atestados pelo órgão competente da CONTRATANTE..

PRAZO: 5 (cinco) dias.

DATA ASSINATURA: 12 DE FEVEREIRO DE 2014

**EMPRESA MUNICIPAL DE MORADIA, URBANIZAÇÃO E SANEAMENTO – EMUSA
AVISO**

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 04/14

OBJETO: Construção de Centro Educacional Tecnológico no bairro da Engenhoca, no Município de Niterói/RJ.

DATA, HORA E LOCAL: Dia 21 (vinte e um) de março de 2014, às 11:00 horas, na sede da EMUSA, situada na Rua Visconde de Sepetiba nº 987 – 11º andar – Centro – Niterói – RJ.

CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO: Somente poderão participar da presente LICITAÇÃO os interessados que atenderem às disposições do EDITAL e suas condições específicas até o terceiro dia anterior ao recebimento da proposta.

EDITAL E INFORMAÇÕES: O Edital e a minuta contratual poderão, a critério da EMUSA, ser disponibilizados para visualização nos seguintes sites: www.niteroi.rj.gov.br e www.impressaniteroi.rj.gov.br. O Edital completo só poderá ser adquirido na sede da EMUSA, sob o pagamento de R\$ 50,00 (cinquenta reais), no endereço supracitado, onde poderão ser prestados esclarecimentos pela Diretoria de Operações da EMUSA. Niterói, 14 de fevereiro de 2014. Guilherme Pessanha Ribeiro – p/Presidente da EMUSA

ADIAMENTO E NOVA DATA
CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 07/13
A EMPRESA MUNICIPAL DE MORADIA, URBANIZAÇÃO E SANEAMENTO – EMUSA, comunica aos interessados que serão efetuadas modificações no Edital da CP nº 07/13 que tinha sua abertura marcada para o dia 17 (dezessete) de fevereiro de 2014, às 15:00 (quinze) horas, na sede da EMUSA, cujo objeto é a “Prestação de Serviços de Gerenciamento, Assistência Técnica, Elaboração de Projeto Básico, Planejamento, Orçamento, Custos e Supervisão das obras da EMUSA, no Município de Niterói/RJ.”, fica adiada para o dia 07/04/14 às 11:00 (onze) horas com visita técnica marcada para o dia 02/04/14 às 11:00h, no mesmo endereço, ou seja: Rua Visconde Sepetiba nº 987 – 11º andar – Centro – Niterói/RJ. Niterói, 14 de fevereiro de 2014. Lincoln Thomaz da Silveira- Presidente da CPL.

ORDEM DE INÍCIO
Estamos concedendo Ordem de Início ao Contrato nº. 03/14 firmado com a empresa ARKITEC BRASIL SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREDIAL LTDA. OBJETO: Prestação de serviços de engenharia e manutenção elétrica, hidráulica, telefônica pequenos serviços de carpintaria, serralheria e pintura no Município de Niterói. PRAZO: 12 (doze) meses a contar do dia 01/02/14. VALOR MENSAL ESTIMADO: R\$ 2.504.125,61 (dois milhões, quinhentos e quatro mil, cento e vinte e cinco reais e sessenta e um centavos). Proc. EMUSA Nº 510/0184/14. Guilherme Pessanha Ribeiro – Diretor Administrativo da EMUSA.

PROCURADORIA GERAL DO MUNICIPIO
EXTRATO DE RESCISÃO
PARTES: O Município de Niterói, através da Procuradoria Geral do Município, e do outro lado o estudante **Frederico Marciano Cangussu** tendo como interveniente a **Sociedade Superior de Ensino Superior Estácio de Sá**.
OBJETO: Desligamento a pedido do estagiário do programa de estágio da Procuradoria Geral do Município a contar de 13 de fevereiro de 2014.
FUNDAMENTO: Lei 11.788/08

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE
Atos do Subsecretário
Portaria SMU/SSTT nº 052, de 07 de fevereiro de 2014.
O Presidente da NitTrans e Subsecretário Municipal de Trânsito e Transporte da Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade, no cumprimento dos dispositivos do art. 24, da Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e;
Considerando o disposto na Lei Municipal nº 3.022/13, nos Decretos Municipais nº 11.415/13 e 11.445/13, e na Portaria nº 1.975/2013 do Chefe do Poder Executivo Municipal, publicada em 12/06/2013;
Considerando a responsabilidade pelo estacionamento, circulação e parada de veículos prescrito no art. 24 da Lei Federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 – CTB;
Considerando a realização do evento social **DESFILE DO BLOCO CARNAVALESCO DOMINÓ**, conforme **Processo nº 530/000963/2014**, sendo necessária a ordenação do fluxo de veículos e pedestres;

RESOLVE:
Art. 1º. Proibir o estacionamento no lado direito de circulação de veículos na Rua Geraldo Martins, no trecho compreendido entre as Ruas Cinco de Julho e Mariz e Barros, das **22:00H do dia 27/02/2014 (quinta-feira) à 00:00H, do dia 28/02/2014 (sexta-feira)**.
Art. 2º. Proibir o estacionamento no lado direito de circulação de veículos na Rua Nóbrega, no trecho compreendido entre as ruas Domingues de Sá e Mariz e Barros, das **22:00H, do dia 27/02/2014 (quinta-feira) à 00:00H, do dia 28/02/2014 (sexta-feira)**.
Art. 3º. Autorizar a interdição ao tráfego de veículos na Rua Geraldo Martins, no trecho compreendido entre as ruas Cinco de Julho e Mariz e Barros, das **18:00H às 24:00H, no dia 28/02/2014 (sexta-feira)**.
Art. 4º. Autorizar a interdição parcial ao tráfego de veículos, ao longo do trajeto formado pela Rua Geraldo Martins, Avenida Sete de Setembro, Ruas Roberto Silveira e Cinco de Julho, para realização do desfile do bloco que retornará pelo mesmo trajeto ao ponto de concentração, das **21:00H ao término, no dia 28/02/2014 (sexta-feira)**.
Art. 5º. Esta Portaria entrará em vigor a contar da data de sua publicação, observado o previsto no artigo 95, da Lei nº 9.503/97 – CTB, revogadas as disposições em contrário.

Portaria SMU/SSTT nº 053, de 07 de fevereiro de 2014.
O Presidente da NitTrans e Subsecretário Municipal de Trânsito e Transporte da Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade, no cumprimento dos dispositivos do art. 24, da Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e;
Considerando o disposto na Lei Municipal nº 3.022/13, nos Decretos Municipais nº 11.415/13 e 11.445/13, e na Portaria nº 1.975/2013 do Chefe do Poder Executivo Municipal, publicada em 12/06/2013;
Considerando a responsabilidade pelo estacionamento, circulação e parada de veículos prescrito no art. 24 da Lei Federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 – CTB;
Considerando a realização do evento social **BLOCO CARNAVALESCO “É MURCHA MAS É MINHA”**, conforme **Processo nº 530/000487/2014**, sendo necessária a ordenação do fluxo de veículos e pedestres;

RESOLVE:
Art. 1º. Autorizar a interdição ao tráfego de veículos na Travessa São Jorge, no trecho compreendido entre as ruas Riodades e Santo Onofre, das **18:00H, do dia 28/02/2014 (sexta-feira) às 02:00H, do dia 01/03/2014 (sábado)**.
Art. 2º. Autorizar a interdição parcial ao tráfego de veículos, ao longo do trajeto formado pela Travessa São Jorge e Rua Riodades, em toda a sua extensão, das **22:00H ao término, do dia 28/02/2014 (sexta-feira)**, para realização do desfile da banda que retornará pelo mesmo trajeto ao ponto inicial.
Art. 3º. Esta Portaria entrará em vigor a contar da data de sua publicação, observado o previsto no artigo 95, da Lei nº 9.503/97 – CTB, revogadas as disposições em contrário.

Portaria SMU/SSTT nº 054, de 07 de fevereiro de 2014.
O Presidente da NitTrans e Subsecretário Municipal de Trânsito e Transporte da Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade, no cumprimento dos dispositivos do art. 24, da Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e;
Considerando o disposto na Lei Municipal nº 3.022/13, nos Decretos Municipais nº 11.415/13 e 11.445/13, e na Portaria nº 1.975/2013 do Chefe do Poder Executivo Municipal, publicada em 12/06/2013;
Considerando a responsabilidade pelo estacionamento, circulação e parada de veículos prescrito no art. 24 da Lei Federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 – CTB;
Considerando a realização do evento social **CARNAVAL É AQUI – LARGO DO BARRADAS**, conforme **Processo nº 470/000030/2014**, sendo necessária a ordenação do fluxo de veículos e pedestres;

RESOLVE:

Art. 1º. Autorizar a interdição ao tráfego de veículos na Rua Benjamin Constant, no trecho compreendido entre as ruas Francisco Portela e Vereador José Vicente Sobrinho, bairro Barreto, das **22:00H às 02:00H**, do dia **28/02/2014 (sexta-feira)**, para montagem do palco e das **18:00H às 02:00H**, nos **dias 01/03/2014 (sábado), 02/03/2014 (domingo), 03/03/2014 (segunda-feira) e 04/03/2014 (terça-feira)**, para a realização do evento.

Art. 2º. Esta Portaria entrará em vigor a contar da data de sua publicação, observado o previsto no artigo 95, da Lei nº 9.503/97 – CTB, revogadas as disposições em contrário.

Portaria SMU/SSTT nº 055, de 07 de fevereiro de 2014.
O Presidente da NitTrans e Subsecretário Municipal de Trânsito e Transporte da Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade, no cumprimento dos dispositivos do art. 24, da Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e;
Considerando o disposto na Lei Municipal nº 3.022/13, nos Decretos Municipais nº 11.415/13 e 11.445/13, e na Portaria nº 1.975/2013 do Chefe do Poder Executivo Municipal, publicada em 12/06/2013;
Considerando a responsabilidade pelo estacionamento, circulação e parada de veículos prescrito no art. 24 da Lei Federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 – CTB;
Considerando a realização do evento social do **BLOCO CARNAVALESCO SÓ PHODE QUINTA**, conforme **Processo nº 530/000595/2014**, sendo necessária a ordenação do fluxo de veículos e pedestres;

RESOLVE:

Art. 1º. Autorizar a interdição ao tráfego de veículos, na Rua Lopes Trovão, no trecho compreendido entre a Travessa Tenente Mesquita e a Rua Geraldo Martins, bairro Santa Rosa, das **17:00H às 22:00H**, no dia **27/02/2014 (quinta-feira)**.

Art. 2º. Esta Portaria entrará em vigor a contar da data de sua publicação, observado o previsto no artigo 95, da Lei nº 9.503/97 – CTB, revogadas as disposições em contrário.

PARECER TÉCNICO CONCLUSIVO DA ATUALIZAÇÃO DO EIV RIV DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA – OUC DA ÁREA CENTRAL DE NITERÓI
Fevereiro de 2014

ÍNDICE

a) CONSIDERAÇÕES INICIAIS 01

1.1.	Da proposta 04
1.2.	Das justificativas 06
2.	QUALIFICAÇÃO DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA 07
2.1	Localização 07
2.2	Características da OUC 07
2.3	Intervenções da OUC 15
2.4	Canteiro de Obras 23
2.5	Obras de Infraestrutura 23
2.6	Faseamento das Obras 48
2.7	Operação e manutenção da OUC 50
2.8	Uso do Solo Atual 54
3.	FUNDAMENTOS LEGAIS 54
4.	ANÁLISE DOS IMPACTOS AMBIENTAIS E URBANÍSTICOS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS 58
5.	ANÁLISE DOS PROGRAMAS DE MONITORAMENTO DOS IMPACTOS RECOMENDADOS 68
6.	CONCLUSÕES 70

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Nos termos do artigo 6º da Lei Municipal 2.051/2003, trata o presente documento do parecer técnico conclusivo sobre a atualização do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV e o Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV relativo à Operação Urbana Consorciada da Área Central de Niterói (OUC) desenvolvidos e entregues pelo consórcio responsável pela elaboração dos Estudos Técnicos no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse, conforme estabelecido no Decreto nº 11.373/ 2013.

O processo objeto do EIV/RIV é o de nº 080/001596/2013 e a Instrução Técnica nº 15/2013, emitida em 01/04/ 2013.

O EIV/RIV foi originalmente entregue a esta Secretaria de Urbanismo e Mobilidade (SMU) em 28/05/2013, data na qual foi dada publicidade ao estudo, no endereço eletrônico <http://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/>. Foram realizadas audiências públicas específicas para discutir o EIV/RIV da OUC nos dias 31/07/2013 e 19/08/2013. As audiências públicas foram todas gravadas, filmadas e transcritas, sendo que o material foi todo encaminhado para ser apensado ao processo nº 080/001596/2013.

Em 22/07/2013, após análise inicial consubstanciada no Parecer nº 163 da Comissão de Análise de Edificações (CAED), a SMU requereu ao consórcio responsável pela elaboração do EIV/RIV um conjunto de complementações, subdivididas em aspectos correspondentes a apresentação geral do estudo e a aspectos específicos do corpo de texto.

As complementações foram entregues no dia 13/08/2013 e dadas publicidade na mesma data, no endereço eletrônico <http://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/>.

Em 23/08/2013, após análise consubstanciada no Parecer Técnico Conclusivo da Comissão de Análise de Edificações (CAED), a SMU aprovou o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV – e seu respectivo relatório.

A Lei 3.061, que autoriza a OUC da Área Central, foi aprovada e sancionada em 03 dezembro de 2013 após nove meses de discussões, tendo sido realizadas mais de 40 apresentações para setores da sociedade civil e oito audiências públicas, entre projetos de lei e EIV.

Durante todo esse período, a sociedade civil se manifestou de diferentes formas e, como resultado, diversas sugestões e reivindicações dos diferentes segmentos foram incorporados na forma de emendas parlamentares.

Após a aprovação do Projeto de Lei e com a incorporação das reivindicações legítimas da sociedade, a SMU requereu ao consórcio responsável a atualização do Estudo de Impacto de Vizinhança da OUC da Área Central de Niterói frente o corpo final da Lei 3.061/2013.

O presente parecer foi elaborado com base no EIV/RIV recebido em 10/01/2014, contendo as atualizações solicitadas pela SMU. O parecer se inicia com explicações sobre os atos que deram origem a este parecer técnico conclusivo, com o histórico do EIV até este momento. Em seguida, caracteriza o empreendimento, sua área e as intervenções propostas. O terceiro tópico trata dos fundamentos legais, dos diplomas legislativos que regem a elaboração do EIV, como o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor de Niterói e a Lei Municipal nº 2.051/2003. Em seguida, o quarto e o quinto tópicos falam, respectivamente, sobre os impactos urbanísticos, com suas medidas mitigadoras e os programas de monitoramento dos impactos. No sexto tópico, o parecer aborda o atendimento às complementações solicitadas à versão original do EIV/RIV, pelo Parecer CAED nº 163/2013. Por fim, as conclusões decidem sobre a pertinência do EIV/RIV e deliberam sobre a sua aprovação.

1.1. Da proposta

A proposta do projeto de Requalificação Urbana da Área Central de Niterói se baseia na ideia de reverter o processo de degradação urbana e de condições ambientais verificadas hoje por meio de investimentos que buscam criar espaços públicos de qualidade. O conjunto de medidas proposto prevê distribuição equilibrada entre usos (uso do solo), especialmente moradias, comércio e serviços, como forma de criar proximidade entre as atividades, promovendo, assim, a utilização de modos sustentáveis de transporte, seja para promover deslocamentos a pé e de bicicleta no interior da área (micro acessibilidade),

ou mesmo por meio da indução à utilização dos modos de transporte público como forma de acesso e integração com o restante da cidade (macro acessibilidade). É reconhecido que a integração entre macro e micro acessibilidade, combinados com políticas de uso do solo (ex: adensamento com uso misto) são fundamentos básicos da mobilidade urbana sustentável.

A proposta para a Área Central de Niterói compreende um conjunto de instrumentos e programas, que buscam alcançar a requalificação urbana da região.

Dentre os instrumentos propostos para possibilitar essa requalificação está o Projeto de Lei que contempla uma Operação Urbana Consorciada - OUC da Área Central de Niterói, que vem a ser um *"conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental"*.¹

Assim, a OUC tem por finalidade promover a reestruturação urbana de uma parcela da região central de Niterói definida espacialmente no Projeto de Lei, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região. Tais finalidades serão alcançadas por meio de intervenções de infraestrutura e prestação de serviços de alta qualidade na região apresentadas nesse Estudo de Impacto de Vizinhança juntamente com seus impactos urbanísticos.

Em particular, a OUC pode modificar os índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, assim como alterar normas edilícias, considerando o impacto urbanístico e ambiental delas decorrente, visando criar um novo panorama urbano para a região objeto da OUC.

As vias de acesso ao bairro serão requalificadas, ao mesmo tempo em que alguns dos entroncamentos principais serão dotados de passagens subterrâneas para que possam reduzir conflitos de trânsito e, sobretudo, o conforto e segurança dos ciclistas e pedestres.

Outro ponto importante é a proposta de zonas com prioridade para pedestres, que passa pela criação de vias dedicadas à circulação de modos motorizados, o que permite criar unidade de vizinhança com prioridade para a circulação de pedestres e ciclistas. Essas zonas peatonais serão beneficiadas pela reforma de praças e criação de áreas verdes na região, e que serão interligadas pela rede cicloviária supramencionada, cuja inserção no espaço urbano visa criar espaços públicos de qualidade como forma de promover a utilização de modos de transporte não motorizados.

A reforma das áreas verdes existentes combinada com a criação de novas praças e reurbanização de parte importante da extensa orla de Niterói significará, sem dúvida, a promoção do resgate de um dos espaços públicos de maior potencial da cidade. Oferecer uma orla redesenhada com ciclovia, espaço para diversas atividades (como a pesca e o lazer), plataformas contemplativas e demais apoios para abrigar toda diversidade, fará deste um local com alta qualidade de vida. Um projeto como este tem a responsabilidade de enfrentar a pluralidade dos problemas decorridos ao longo dos anos.

A área de abrangência do projeto compreende 3,2 km². A dimensão da proposta tem abordagem bastante extensa. Nesse contexto, o conjunto de investimentos previstos na OUC busca oferecer melhorias das condições ambientais existentes como forma de melhorar a qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, além de permitir significativo impacto positivo na vida da população de outras regiões que se direcionam à principal centralidade municipal, centro urbano de referência de grande parte das funções urbanas (Saúde, Educação técnica e universitária, Comércio atacadista e varejista, etc.), onde ainda procuram satisfazer suas demandas.

Na Figura 2.1-1 são apresentadas as principais intervenções propostas para a OUC.



Figura 2.1-1: Intervenções da OUC.

1.2 Das justificativas

Atualmente, um dos maiores problemas de aglomerados urbanos é o trânsito. No Brasil, este problema torna-se ainda mais grave já que nas últimas décadas praticamente não aconteceram investimentos em infraestrutura de transporte, principalmente em transporte público.

A cidade de Niterói recebe uma população flutuante de mais de 300.000 pessoas todos os dias, que passam obrigatoriamente pelo Centro. Trata-se de uma cidade com

aproximadamente 487.000 habitantes durante a noite e com mais de 700.000 durante o dia, o que gera demanda por deslocamentos. A orientação verificada nas últimas décadas de direcionar o crescimento urbano para as áreas de expansão e em baixa densidade induzem à maior necessidade de deslocamentos por modos motorizados, especialmente por automóveis. A separação das atividades, com concentração de empregos em um fragmento da cidade e a população residindo em bairros dormitórios, gera a necessidade de movimentar grandes contingentes de pessoas de um lado para o outro do território municipal e é uma das causas da atual crise de mobilidade.

O fenômeno verificado desde o último quarto do século passado, que combina esvaziamento populacional da Área Central com crescimento da área urbana em velocidade superior às necessidades da população, conhecido como espraiamento urbano, têm imposto impactos negativos de grande magnitude ao Município de Niterói. Entre os mais significativos encontram-se quatro, quais sejam:

- (i) Infraestrutura de alto custo: o crescimento em baixa densidade leva a um aumento do custo de investimento *per capita*, ou seja, baixa eficiência do investimento público, refletido em serviços caros ou insuficientes;
 - (ii) Necessidade de deslocamento por automóveis: a partir do afastamento entre os locais de origem e destino surge a necessidade de deslocamentos por modos motorizados. A pouca eficiência do investimento público se reflete, neste caso, em utilização do automóvel como principal forma de deslocamento;
 - (iii) Segregação socioespacial: neste caso, aquela população com meios de comprar e manter um automóvel terá condições de utilizá-lo em seus deslocamentos, aos que não tem a mesma condição resta enfrentar longas distâncias a pé; e
 - (iv) Pressão sobre as áreas de preservação: o crescimento em baixa densidade se reflete em ineficiência do uso do solo. A necessidade por consumo crescente de terras gera forte pressão sobre as áreas desocupadas, especialmente aquelas que restam como áreas de preservação ambiental e/ou unidades de conservação.
- É notório que o conhecimento vulgar, senso comum, leva à certeza de que fomentar um incremento populacional representa necessariamente aumento da quantidade de viagens por automóveis e, consequentemente, o aumento dos congestionamentos, perda de qualidade de vida, entre outras deseconomias urbanas. Contudo, não cabem mais medidas irresponsáveis no âmbito do planejamento urbano, especialmente no que concerne à circulação de pessoas e aos recursos naturais. É com o objetivo de reverter esses problemas que a OUC se propõe.

Se dentro do atual modelo de crescimento urbano, cada nova edificação representa geração de viagens em direção ao Centro, a destinação de 60% do potencial construtivo para uso residencial garante que moradias deixarão de produzir viagens em direção ao Centro, pelo contrário, o projeto busca equilibrar atração e a produção de viagens. Como demonstrado em pesquisas da Nittrans, um domicílio na Região Oceânica (área de expansão) produz cinco vezes mais viagens por automóvel que um domicílio localizado na Região das Praias da Baía (área central). Em outras palavras, cada residência alocada na Área Central de Niterói representa cinco viagens motorizadas que deixarão de ser produzidas no município. Mesmo aquelas viagens motorizadas que vierem a ser produzidas na Área Central significarão uma otimização no sistema, uma vez que serão realizadas no contra fluxo da maioria dos deslocamentos.

Assim, verifica-se que o projeto traz os conceitos de cidade compacta, adensamento com uso misto, proximidade e promoção dos modos não motorizados, fundamentos inquestionáveis para se alcançar a efetiva mobilidade urbana sustentável.

2. QUALIFICAÇÃO DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

2.1 Localização

A OUC encontra-se localizada na região central da cidade de Niterói, com cerca de 3,2 km². Especificamente, trata-se dos bairros do Centro, Ponta D'Areia (parte), São Lourenço (parte), Morro do Estado, Ingá (parte), São Domingos (parte), Gragoatá (parte) e Boa Viagem (parte) (Figura 2.3-1). Estes bairros apresentam características similares, que os aproximam sob a ótica da ocupação humana. São bairros pouco densos, de um retalho urbano complexo – em função da ancestralidade dos imóveis que lá existem, com equipamentos urbanos pouco apropriados e ambientes urbanos degradados.

A região central apresenta um relevo suave, com a presença de maciços cristalinos pequenos de baixo gradiente. Seu ponto culminante é a Pedra da Armação com 155 m. Esta, apesar de não estar inserida no perímetro da OUC, é um grande contribuinte, do ponto de vista hidrográfico, da região em questão.



Figura 2.3-1: Localização da OUC.

2.2.1. A Setorização da Área da OUC

Para se identificar as potencialidades da região, de modo a mapear as particularidades de cada microrregião da área central, tais como perfis de ocupação e uso, fez-se necessário dividir a área da OUC em setores e subsetores (Quadros 2.2.1-1 e 2.2.1-2 e Figuras 2.2.1-1 e 2.2.1-2). As características da área, relacionadas ao desenho urbano, às potencialidades imobiliárias, à coesão e à possibilidade de desenvolvimento, foram fatores determinantes para o estabelecimento de seus limites.

Quadro 2.2.1-1: Áreas e Perímetros dos Setores.

Setor	Área	Perímetro
Setor Renascença 1	103.183,52 m²	1.338,49 m
Setor Renascença 2	167.403,45 m²	1.659,49 m
Setor Feliciano Sodré/ Rio Branco	182.039,21 m²	3.312,61 m
Setor Vila Real	62.149,67 m²	1.733,37 m
Setor Niemeyer	135.521,15 m²	1.660,96 m
Setor Enseada Norte	50.308,31 m²	1.070,37 m
Setor Parque das Águas	349.435,81 m²	3.546,01 m
Setor Vila Real São João	233.327,28 m²	2.201,72 m
Setor Rink – República	482.939,26 m²	5.643,37 m
Setor Orla Niemeyer	189.758,50 m²	7.802,56 m
Setor Enseada	257.299,03 m²	2.217,71 m
Setor Caminho Niemeyer	91.119,74 m²	1.384,83 m
Setor São Pedro	66.058,41 m²	1.309,66 m
Setor Vila dos Pescadores	43.327,91 m²	1.254,68 m
Setor Morro do Estado/Arroz	186.608,58 m²	2.815,05 m
Setor Jansen de Melo	236.490,78 m²	2.806,77 m
Setor São Lourenço	313.734,68 m²	4.688,18 m

Quadro 2.2.1-2: Áreas e Perímetros dos Subsetores.

SUBSETOR	ÁREA	PERÍMETRO
SUBSETOR 1.1	103.181,52 m²	1.338,49 m
SUBSETOR 2.1	167.403,45 m²	1.659,49 m
SUBSETOR 3.1	109.803,54 m²	1.581,21 m
SUBSETOR 3.2	72.235,66 m²	2.107,04 m
SUBSETOR 4.1	62.149,67 m²	1.733,37 m
SUBSETOR 5.1	135.521,15 m²	1.660,96 m
SUBSETOR 6.1	50.308,31 m²	1.070,37 m
SUBSETOR 7.1	166.342,49 m²	1.892,76 m
SUBSETOR 7.2	183.093,32 m²	2.170,59 m
SUBSETOR 8.1	156.654,31 m²	1.616,67 m
SUBSETOR 8.2	76.672,97 m²	1.209,94 m
SUBSETOR 9.1	324.821,71 m²	3.480,31 m
SUBSETOR 9.2	84.366,97 m²	3.756,98 m
SUBSETOR 9.3	73.750,58 m²	2.064,62 m
SUBSETOR 10.1	189.758,5 m²	7.802,56 m
SUBSETOR 11.1	257.299,03 m²	2.217,71 m
SUBSETOR 12.1	91.119,74 m²	1.384,83 m
SUBSETOR 13.1	66.058,41 m²	1.309,66 m
SUB SETOR 14.1	43.327,91 m²	1.254,68 m

SUBSETOR	ÁREA	PERÍMETRO
SUB SETOR 15.1	131.529,68 m²	1.733,69 m
SUBSETOR 15.2	55.078,9 m²	1.081,36 m
SUBSETOR 16.1	236.490,60 m²	2.807,04 m
SUBSETOR 17.1	207.205,36 m²	3.781,61 m
SUBSETOR 17.2	106.530,89 m²	1.612,63 m



Figura 2.2.1-1: Apresentação dos setores do limite.



Figura 2.2.1-2: Apresentação dos subsetores do limite.

O solo com retalho de alta granulometria e a falta de um cadastro confiável de parcelamento do solo representam um dos maiores desafios deste projeto. Para que a análise das potencialidades existentes fosse viável, foi preciso conhecer um pouco melhor as características de cada setor e subsetor.

Assim, foi estabelecido que apenas seriam considerados como edificáveis aqueles imóveis passíveis de remembramento e aqueles que não se enquadram em nenhuma das categorias a seguir:

- Áreas verdes;
- Bem tombado;
- Imóvel de interesse de preservação; e
- Imóvel com gabarito superior a dois pavimentos.

A fim de delimitar os lotes passíveis de edificação, foi utilizado o cruzamento de dados das bases cartográficas da Fundação Cide, da Ampla S.A., conjuntamente com a interpretação de estereopares fotogramétricos, além de diversas consultas ao *Google Street View*. Desse modo, foi possível traçar um retalho urbano realista.

Cabe ressaltar que este tipo de delineamento do parcelamento do solo carrega consigo uma relativa carga interpretativa. Para que se cartografe com absoluta certeza este parcelamento, é necessário que se recorra aos cartórios de registro de imóveis.

A seguir, são apresentadas algumas limitações no retalho urbano da OUC nas Figuras 2.2.2-1 e 2.2.2-2. Na Figura 2.2.2-3, é apresentada uma das oportunidades no retalho urbano.

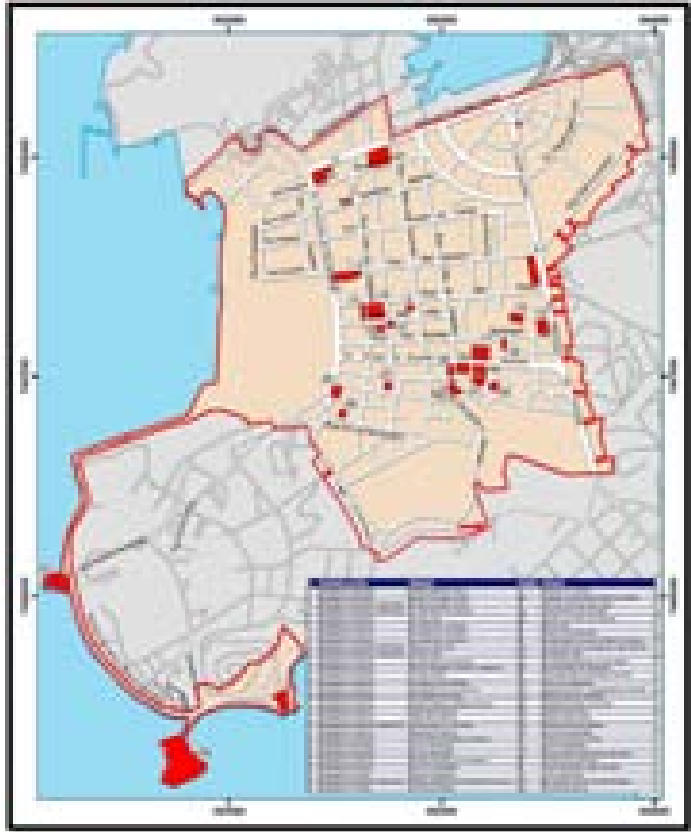


Figura 2.2.2-1 – Principais Bens Tombados.



Figura 2.2.2-2 – Bens de Interesse de Preservação.

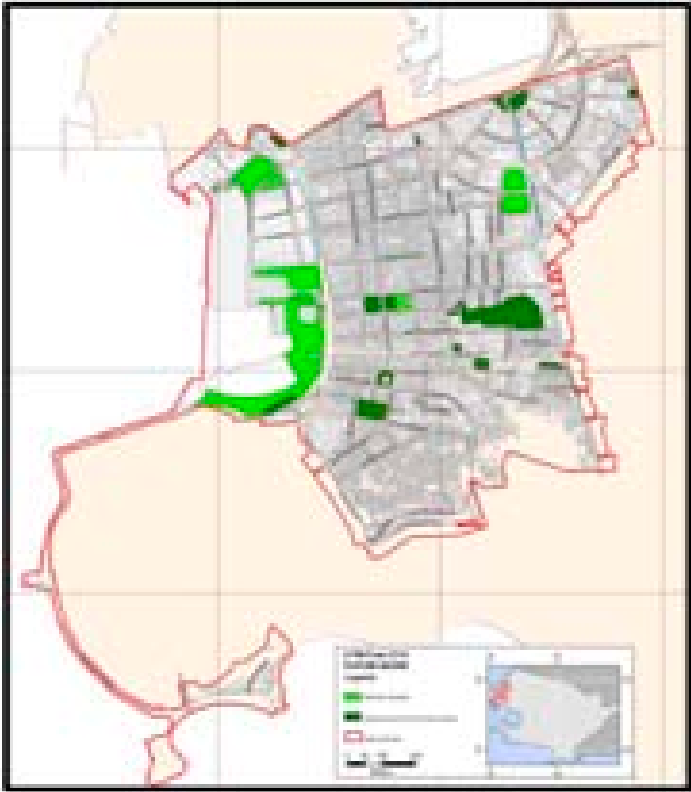


Figura 2.2.2-3 – Praças criadas e revitalizadas.

2.3 Intervenções da OUC
2.3.1. Mobilidade Urbana

I. Sistema de circulação

Os estudos realizados sobre a capacidade de absorção da malha viária existente hoje na Área Central de Niterói permite concluir que não são necessárias grandes intervenções no que diz respeito à caixa das ruas rodoviária. As vias existentes podem absorver uma intervenção urbana do porte da OUC sem a necessidade de aumento da capacidade por meio de ampliações físicas. As principais intervenções necessárias à oferta de capacidade deverá se dar por meio do gerenciamento da mobilidade, devendo o projeto criar vias dedicadas ou especializadas segundo modos de transporte. Nesse sentido, o projeto deverá definir vias com prioridade de circulação dos modos motorizados e aquelas vias preferenciais para pedestres. Além disso, deverão ser realizadas intervenções de ampliação dos passeios, de modo a aumentar não somente a capacidade, mas também a qualidade e segurança da maioria das pessoas que circulam pela região. Desse modo, resta a grande parte da malha rodoviária existente apenas ser recuperada e requalificada segundo a função para as quais serão dedicadas, ie., prioridade para ransporte coletivo público, automóveis, pedestres ou ciclistas.

Também está contemplada pela OUC a criação dos corredores verdes, caracterizados pelo novo paisagismo e pela proposta de integração de pedestres, ciclistas e veículos. Adicionalmente, está prevista a construção de duas passagens subterrâneas para veículos na área de abrangência (Figura 2.3.1-1), quais sejam:

- I- Passagem subterrânea da Av. Visconde do Rio Branco com a Av. Ernani do Amaral Peixoto, que tem como objetivo principal criar uma esplanada de pedestres, de modo a possibilitar o acesso aos novos equipamentos da Orla – Marina e estação intermodal – e com o objetivo adicional de reduzir o conflito entre pedestres e veículos, além de promover a melhoria do tráfego no local. Esta passagem será executada pela OUC;
- II- Passagem subterrânea da Av. Marquês de Paraná com a Av. Ernani do Amaral Peixoto que irá facilitar o acesso rápido e direto à Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Niterói). Esta passagem subterrânea se encontra concluída pela Prefeitura Municipal de Niterói.

Uma terceira passagem subterrânea de veículos encontra-se em fase de planejamento pelo Governo Federal:

- III- Passagem subterrânea da Praça Renascença, a qual objetiva facilitar o acesso ao Centro da cidade, de quem chega pela Alameda São Boa ventura e BR-101 (Niterói Manilha).

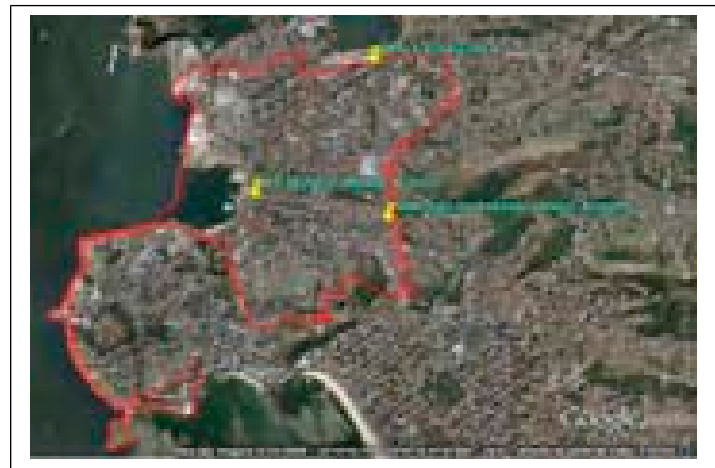


Figura 2.3.1-1: Localização das passagens subterrâneas no perímetro da OUC.

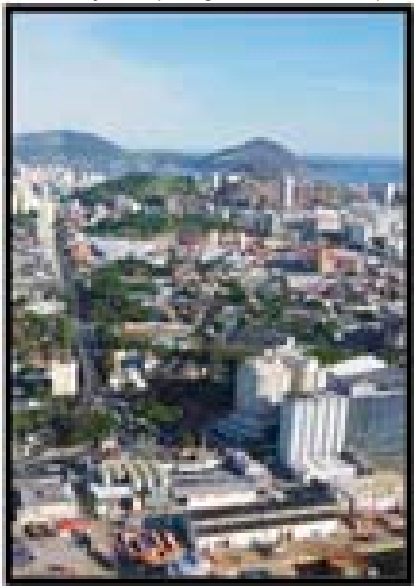


Figura 2.3.1-2: Vista parcial do local da passagem subterrânea da praça Renascença.

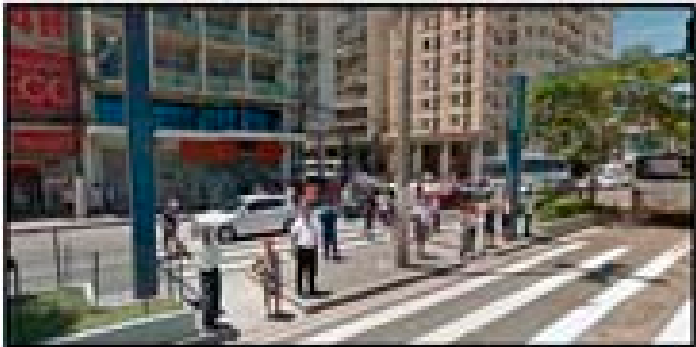


Figura 2.3.1-3: Vista parcial do local da passagem subterrânea da Av. Visconde do Rio Branco em frente a Av. Ernani do Amaral Peixoto.

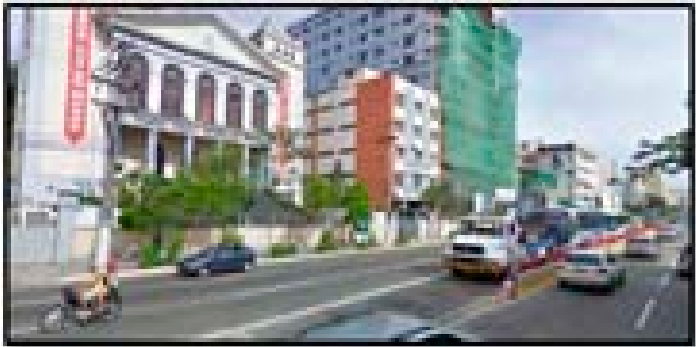


Figura 2.3.1-4: Vista parcial do local da passagem subterrânea da Av. Marquês de Paraná com a Av. Ernani do Amaral Peixoto.

Rede Cicloviária

A rede cicloviária planejada busca atender aos deslocamentos que tem como destino as diferentes funções urbanas que os motivam (ex: trabalho, lazer, educação, compras, entre outros). Assim, a noção de deslocamento por bicicletas passa a ser tratado como noção de transporte e não mera atividade física.

Nesse sentido, a rede tem como principal objetivo a interligação das zonas peatonais entre si e com a estação intermodal e outros polos geradores de viagens, tais como shoppings e universidades. Especificamente, essas vias englobarão pontos pré-estabelecidos, junto às estações das barcas, do metrô, da orla e das universidades.

Soma-se a isso a exigência de vagas de bicicletário nas futuras edificações. Essa medida inovadora no país passa a tratar as bicicletas efetivamente como veículos. É reconhecido que o tratamento dado pelas leis urbanísticas nas últimas décadas vem oferecendo facilidades cada vez maiores para a guarda e o uso intensivo do automóvel. Soma-se como desestímulo a dificuldade de guarda de bicicletas no interior das unidades residenciais, seja pela necessidade de transporte improvisado até a unidade, seja pela dificuldade de espaço no interior dessas unidades. Ao dar o mesmo tipo tratamento às bicicletas atribui-se, então, vantagem comparativa para este modo, que passa a competir com mais equilíbrio no momento da escolha modal.

2.3.2. Paisagem Urbana

I- Marina

O projeto prevê que a cidade de Niterói, onde a tradição da vela já é reconhecida mundialmente, contará com uma marina no âmbito do projeto de requalificação urbana. Em uma posição estratégica, totalmente abrigada, a marina proposta terá ancoradouros prontos para abrigar lanchas e veleiros de diversos calados.

Em sua retro área, verifica-se potencial para serviços de marina seca, restaurantes, bares e comércio, que podem dinamizar atividades e mobilização locais. A previsão de um calçadão e ciclovia garantem a integração entre esses equipamentos, de modo a potencializar o potencial paisagístico da orla de Niterói um dos mais conhecidos cartões postais do Brasil.

II- Vila dos Pescadores

Na faixa de orla da região da Ponta D'Areia, ao lado do Caminho Niemeyer, próximo ao mar, a proposta prevê a instalação de uma nova vila de pescadores. Nessa vila será construído um conjunto de 30 residências para abrigar a comunidade dos pescadores hoje conhecida como Rua da Lama, onde residem em moradias precárias. Em uma faixa adjacente serão construídos 44 boxes para suprir a demanda de barcos que atualmente estacionam a seco em boxes improvisados junto ao Terminal Rodoviário João Goulart.

2.3.3. Cultura e Convivência Urbana

III- Praças Públicas e Equipamentos Culturais

O Município de Niterói ainda guarda em seus limites importante parcela de áreas preservadas, tais como o Parque Estadual da Serra da Tiririca e a Reserva Municipal Darcy Ribeiro. Na parcela de área urbanizada, contudo, verifica-se poucos espaços verdes e de convivência marcantes, como o Campo de São Bento, em Icaraí, e o Horto Botânico, no Fonseca.

Nesse contexto, o projeto proposto pela Operação Urbana Consorciada prevê a revitalização de praças e parques públicos existentes na área de abrangência, bem como a criação de novos parques públicos, especialmente o grande parque litorâneo da Área Central (Figura 2.3.3-1). São ambientes urbanos que promovem a qualidade de vida e a integração de seus habitantes, responsáveis por valorizar a cidade, seu patrimônio, e por humanizar seus espaços.

Dentro deste grande espaço verde, no perímetro da OUC, encontra-se o Caminho Niemeyer, que, ao ser incorporado à cidade pelas intervenções urbanas já citadas no decorrer deste estudo, irá incorporar valor paisagístico e cultural a região, privilegiando, ainda, do ponto de vista cultural.

As praças públicas potencializam o ambiente urbano e poderão ser responsáveis por promover a integração social. A oferta de espaços públicos de lazer representam um dos mais importantes instrumentos para o encontro e a realização de variados tipos de atividades sociais, sobretudo para as classes mais baixa.

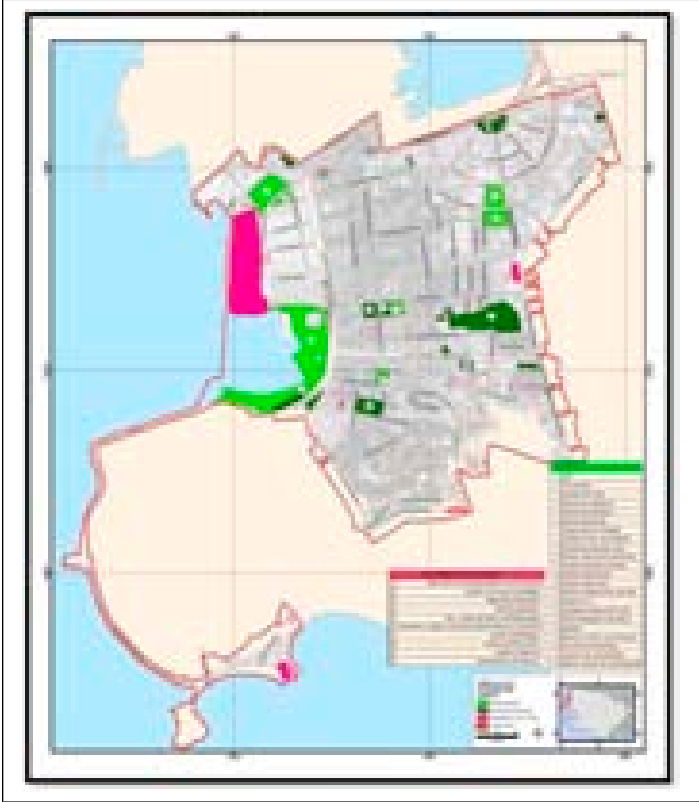


Figura 2.3.3-1 – Praças públicas e equipamentos urbanos.

2.3.4. Mercado Popular

O projeto prevê a construção de um Mercado Popular a ser executado pelo Poder Público e/ou iniciativa privada, de modo a oferecer espaço para que vendedores e ambulantes do Centro, que atualmente exercem a atividade de forma precária nos espaços públicos da região, tenham direito à formalização de seu trabalho, além de desobstruir o espaço de passeios e vias públicas para melhora da mobilidade de veículos e pedestres.

2.3.5. Ocupação Imobiliária

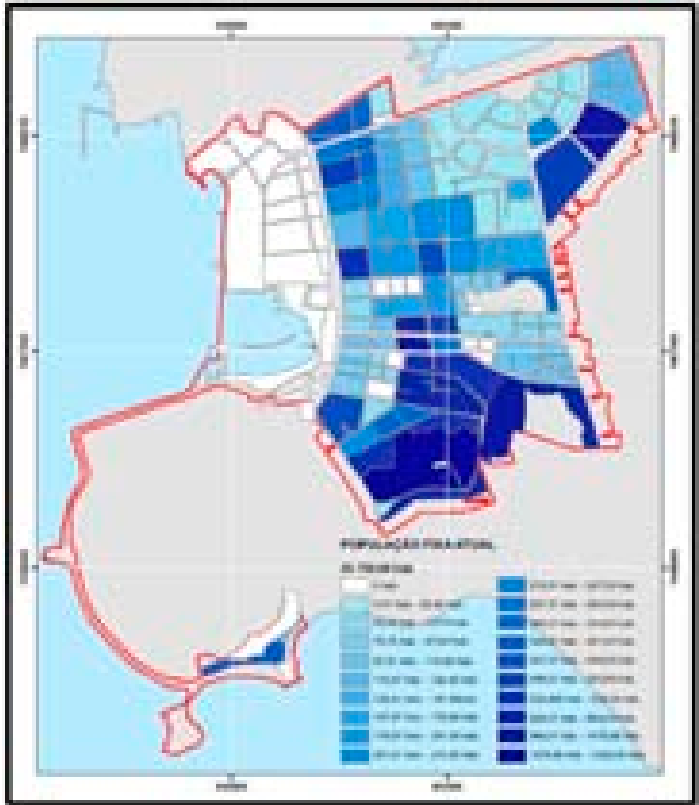


Figura 2.3.5-1: População atual por quadra.

Quadro 2.3.5-1: Habitantes, Residência e Comércio estimados para a OUC.

Subsetor	Residências	Comércio	População Fixa Projetada
SUBSETOR 1.1	646,79	485,09	1937,77
SUBSETOR 2.1	828,55	621,41	2482,34
SUBSETOR 3.1	750,08	562,56	2247,24
SUBSETOR 3.2	496,97	372,72	1488,91
SUBSETOR 4.1	61,26	45,95	183,54
SUBSETOR 5.1	1.970,53	3.448,43	5903,72
SUBSETOR 6.1	685,71	300,00	2054,40
SUBSETOR 7.2	2.353,59	1.029,70	7051,35
SUBSETOR 7.1	489,40	367,05	1466,25
SUBSETOR 8.2	241,74	105,76	724,25
SUBSETOR 8.1	70,70	53,03	211,82
SUBSETOR 9.1	420,55	735,97	1259,98
SUBSETOR 9.3	463,23	202,66	1387,84
SUBSETOR 9.2	292,25	127,86	875,59
SUBSETOR 10.1	158,26	69,24	474,16
SUBSETOR 11.1	309,96	2.169,75	928,65
SUBSETOR 12.1	0,00	0,00	0,00
SUBSETOR 13.1	468,94	205,16	1404,95
SUBSETOR 14.1	56,57	396,00	169,49
SUBSETOR 15.1	0,00	0,00	0,00
SUBSETOR 15.2	0,00	0,00	0,00
SUBSETOR 16.1	1.336,73	584,82	4004,83
SUBSETOR 17.1	297,00	2.078,99	889,81
SUBSETOR 17.2	954,23	185,54	2858,87
TOTAL	13.353,04	14.147,69	40.005,75

2.4. Canteiro de Obras

O canteiro de obras principal da OUC será implantado num terreno próximo ao caminho Niemeyer, na área central, conforme representado na Figura 2.4-1. No canteiro, serão instaladas as estruturas necessárias para a fase de obras da OUC proposta.

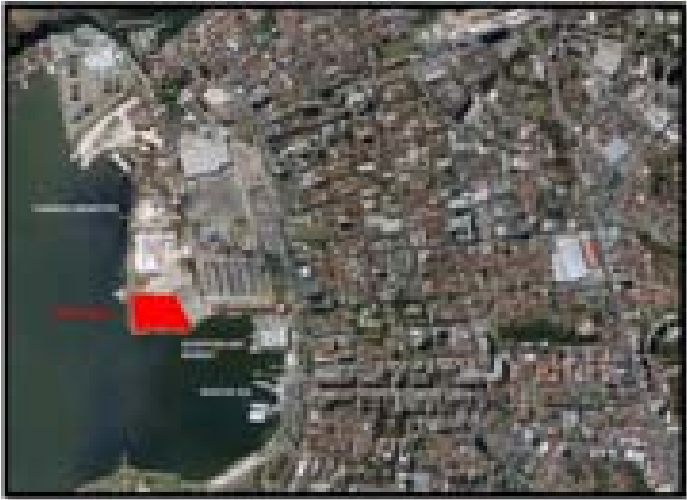


Figura 2.4-1: Localização geral do canteiro de obras.

2.5 Obras de Infraestrutura
2.5.1 Projeto Urbanístico (Ruas, Praças e Parques)

I- Elementos Estruturantes do Projeto

As intervenções previstas para a Área Central de Niterói têm por finalidade promover a reestruturação urbana local por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres buscando melhorar a qualidade de vida dos atuais e futuros moradores da região. O novo sistema viário terá por base uma malha de vias estruturantes que buscará integrar melhor as diversas partes da área de intervenção e esta com bairros do entorno.

O redimensionamento e requalificação das vias existentes prevê faixas exclusivas para ônibus, bicicletas e automóveis, a intervenção nas redes aéreas, substituindo-as por redes enterradas, a repaginação dos pisos dos passeios e do pavimento, além de serviços de ajardinamento e arborização, trarão a funcionalidade esperada e o conforto dos usuários, tanto pela pavimentação nova, quanto pelo visual agradável, fomentando o seu uso.

Desta forma, serão promovidas intervenções em vias arteriais principais, vias locais, vias coletoras e vias prioritárias para pedestres, conforme discriminado adiante:

Para a execução desses serviços serão necessárias ações planejadas de forma a permitir a continuidade do tráfego local, acesso a serviços públicos, continuidade de funcionamento das redes de utilidades e acessibilidade local.

Em complemento às intervenções urbanísticas, e visando gerar maior conectividade da região central, e da mesma com os bairros próximos e demais localidades, outras vias serão implantadas e/ou reurbanizadas, potencializando o uso efetivo de toda malha viária, oferecendo aos usuários locais e futuros frequentadores, novas alternativas de acessibilidade à Região Central.

A reurbanização dos espaços públicos (vias e praças existentes) consistirá na implantação de novos padrões de pavimentação (passeios e vias), de arborização (passeios, praças, parques e canteiros) valorizando a paisagem urbana, melhorando as condições ambientais locais.

Inúmeras praças existentes serão requalificadas ou construídas, sendo previstas nas praças existentes, a demolição e repaginação dos pisos existentes, revitalização paisagística com a criação de novas áreas gramadas, plantio de árvores, instalação de equipamentos de lazer e esportes e outras conforme projetos.

No caso das novas praças, a construção deverá atender aos projetos elaborados para cada uma.

Uma nova sinalização viária, iluminação pública e mobiliário urbano (lixeiras, totens e painéis informativos, bancos de praças, bicicletários, dentre outros) complementarão o processo de revitalização da região.

O Poder Público e/ou a iniciativa privada deverão incrementar outros equipamentos urbanos, tais como: pontos de ônibus, bancas de jornais, quiosques e etc.

A rede de infraestrutura local contará com novos sistemas de: esgotamento sanitário, drenagem de águas pluviais, abastecimento de água, energia elétrica, iluminação pública, telecomunicações e gás encanado.

De modo a priorizar o transporte coletivo, além das melhorias viárias propostas serão criadas faixas destinadas à implantação futura pelo Poder Público e/ou iniciativa privada, de um circuito de Veículo Leve Sobre Trilho ("VLT") na área, o qual fará a ligação entre os modos de transporte hoje existentes (Estação de barcas e Terminais de ônibus) e as principais vias da área de intervenção.

Um circuito cicloviário com pistas exclusivas e compartilhadas com o passeio ou com a faixa de rolamento será implantado. Este circuito permitirá a interligação da área central e bairros interligados com a Orla.

Na reurbanização viária estão previstos na OUC a construção de uma 1 passagem subterrânea, na Av. Visconde de Rio Branco. Dos outros dois previstos, um está a cargo da Prefeitura Municipal de Niterói, em fase de conclusão, e o outro será implantado também pela Prefeitura e/ou iniciativa privada no entorno da ponte Rio – Niterói.

A primeira passagem subterrânea (Mergulhão) a ser feita na Av. Visconde de Rio Branco em frente à Av. Ernani do Amaral Peixoto, terá como principal função permitir um melhor acesso dos habitantes que hoje se utilizam da Av. Ernani do Amaral Peixoto com destino à orla, ou seja, sobre a Esplanada Araribóia.

Esta prevista ainda a construção pela OUC, dentro da área de intervenção, a nova Estação das Barcas com área aproximada 5.047 m².

Serão 5 posições de atracação em 5 atracadouros. A área total prevista para atracação é de 1.870 m².

Próximo à Estação das Barcas será construída uma Marina para pequenas embarcações e veleiros, com capacidade para 157 vagas molhadas.

II- Padrão de Urbanização

Na expectativa de dar unidade projetual e visual às intervenções de desenho urbano, sem deixar de realçar as vias de maior importância, foram definidos tipos de acabamento de viário (vias e calçadas) a serem implantados tanto nas novas vias quanto nas existentes.

Vias

Para o acabamento dos diversos tipos de vias serão utilizados os seguintes revestimentos:

- 1. Intertravado Grafite;
- 2. Intertravado Vermelho;
- 3. Concreto Liso – Cadeirante;

- 4. Podotátil de Alerta Amarelo 20x20cm;
- 5. Podotátil Direcional Amarelo 20x20cm;
- 6. Concreto e Ferragem de Alta Resistência;
- 7. Concreto com Pintura Vermelha;
- 8. CBUQ – Concreto Betuminoso Usinado a Quente;
- 9. Tartarugas Viárias – Diâmetro 15 cm.

Vias Locais

Serão compostas de duas faixas para automóveis. Algumas contarão com uma faixa para automóveis e outra para ciclovia. Além disso, essas vias terão passeios arborizados, com pavimento intertravado e faixa podotátil.

Para as vias locais será utilizada faixa de rolamento para automóveis pavimentadas em asfalto (8) (CBUQ) e seus passeios, parte em intertravado cinza grafite (1), parte em concreto Liso (3), delimitados por meio-fio de concreto pré-moldado com 15 cm (quinze centímetros) de largura e 15 cm (quinze centímetros) de altura aparentes, no mínimo. No passeio haverá faixas tipo podotátil (4) e (5), conforme estabelecido em projeto. Para a Ciclovia está previsto revestimento em concreto com Pintura Vermelha (7), para Ciclofaixa está prevista a pintura da faixa de asfalto, sinalizada por tartarugas viárias (9).

Via Prioritária de Pedestre

As vias prioritárias de pedestres serão compostas de uma faixa para automóveis e uma faixa para ciclovia, sendo a faixa de automóveis revestida com pavimento intertravado (1), e a ciclovia com concreto com pintura vermelha (7), além de passeios arborizados com pavimento intertravado (1) e (2), faixa livre de concreto liso (3) e faixas podotáteis direcionais (5).

Via Arterial Principal

Essas vias serão compostas por uma via principal de três faixas para cada sentido, canteiro central gramado e arborizado, bolsões ou alargamentos para carga e descarga ou parada de ônibus e de passeios arborizados com piso em concreto liso, faixa podotátil e blocos intertravados.

As pistas de rolamento serão em asfalto (8), os passeios serão, parte revestidos com intertravados tipos (1) e (2) e parte em concreto liso para a faixa livre (3). Nos passeios haverá a implantação de faixa podotátil, tipos (4) e (5).

Via Coletora

Essas vias serão compostas por duas faixas em um único sentido e de passeios arborizados com pisos revestidos com pavimento intertravado e concreto liso, e faixa podotátil.

As pistas de rolamento serão em asfalto (8), os passeios serão, parte revestidos com intertravados tipos (1) e (2) e parte em concreto liso para a faixa livre (3). Nos passeios haverá a implantação de faixa podotátil, tipos (4) e (5).

Via Arterial Principal da Orla (Avenida Visconde de Rio Branco)

Essa via será composta por até três faixas de rolamento em pavimento asfáltico (8) em cada sentido de tráfego, canteiro central arborizado/ gramado, revestido nas faixas de travessia de pedestres em placas de granito, e passeios arborizados revestidos em placas de granito e faixa podotátil, tipos (4) e (5).

III- Elementos de revestimento/acabamento

Meios-fios e outros delimitadores

Os meios-fios serão pré-moldados de concreto medindo 15 cm (quinze centímetros) de largura por 45 cm (quarenta e cinco centímetros) de altura, e 100 cm (cem centímetros) de comprimento, sendo que o topo e os 15 cm (quinze centímetros) que ficarão aparentes deverão ter acabamento com um chanfro na sua quina viva. As sarjetas serão em concreto moldado "in loco" com 30 cm (trinta centímetros) de largura nas vias com faixa de rolamento pavimentada em asfalto, na linha onde serão implantados os ralos para drenagem de águas pluviais.

Pavimentação das vias

As vias serão pavimentadas de acordo com os tipos de acabamento indicados anteriormente, em asfalto (CBUQ) e pavimento intertravado com seus detalhes indicados nos projetos. As vias pavimentadas em asfalto estão classificadas como de tráfego pesado, médio ou leve e deverão ser pavimentadas com o detalhe de pavimento asfáltico tipo 1, 2 ou 3. As áreas destinadas a vagas para veículos serão pavimentadas em CBUQ.

As passagens de pedestre em nível com o passeio (trafficcalm) serão executadas em blocos de concreto intertravados vermelhos retangulares de 20 cm x10cm (vinte centímetros por dez centímetros) com espessura mínima de 8 cm (oito centímetros). As sarjetas serão interrompidas nessas passagens, e quando possível, será feita uma caixa de ralo coletora nos bordos do trafficcalm.

Pavimentação dos passeios

A paginação das calçadas está definida no projeto.

Os passeios das novas vias terão largura compatível com o projeto de modo a dar conforto aos pedestres.

Serão arborizados e pavimentados de acordo com os materiais indicados no projeto.

Algumas ruas da porção mais antiga do centro terão suas calçadas em placas de granito preservadas.

O acabamento das calçadas será feito de acordo com o projeto, composto de uma faixa de concreto liso, faixas em blocos intertravados emolduradas por tentos de concreto, e onde se inserem faixas de piso podotátil de alerta e direcional amarelos, 20x20cm. O mesmo comportamento se repetirá nas esquinas.

Tratamento de Esquinas

O tratamento das esquinas será feito conforme indicado em projeto. Terão paginação de piso similar ao restante das calçadas, faixa em concreto liso, faixas em blocos intertravados emolduradas por tentos de concreto e piso podotátil.

Em algumas situações junto às esquinas há previsão de implantação de rampas para cadeirantes, estas deverão estar em conformidade com as normas de acessibilidade respeitando largura e inclinação mínima. A pavimentação dessas rampas nas calçadas será em concreto liso ou camurçado.

Nas demais situações previstas em projeto o nível da calçada e do "trafficcalm's", local de travessia de pedestres estarão alinhados.

🌳🌳🌳 Elementos de Paisagens

Jardins, árvores e molduras em tento de concreto

As árvores existentes na área de intervenção serão mantidas na medida do possível. Quando elas estiverem localizadas fora de áreas ajardinadas, serão circundadas com tento em concreto pré-moldado conforme o projeto.

Nos arruamentos criados, serão plantadas novas árvores; nas áreas junto ao Caminho Niemeyer serão plantados Ipês Brancos (*Tabebuia roseoalba*) e Ipês Roxo (*Tabebuia ipetiginosa*) nas calçadas. Nas calçadas e canteiros da Av. Ernani Amaral Peixoto serão plantados Arecas Bambú (*Dypsislutescena*) e Tamareiras de Jardim (*Phoenix roebelenii*). Ao longo dos canteiros e calçadas da Av. Feliciano Sodré serão plantados Ipês Branco (*Tabebuia roseoalba*). Nas calçadas da Av. Visconde de Rio Branco serão plantadas Caesalpiniasferrea- Na Orla da UFF serão plantadas nas calçadas Syagrusromanzoffiana. Nos canteiros da Av. Jansen de Melo serão plantadas Macaubas (*Acromiasintumescens*). No Corredor Verde que compreende as ruas Visconde de Uruguai, Alm. Tefé e Gen. Andrade Neves serão plantados Ipês Branco, nas calçadas. Na região da Ponta da Armação serão plantadas nos canteiros das calçadas Ipês Roxo (*Tabebuia ipetiginosa*) e *Syagrusromanzoffianas*.

Mobiliário urbano

A localização do mobiliário urbano esta indicada no projeto.

As lixeiras serão instaladas uma de cada lado da via a cada 50 m (cinquenta metros), os modelos a serem implantados possuem suporte próprio.

Elas serão no padrão definido pelo projeto.
As bancas de jornal serão implantadas pela iniciativa privada conforme projeto. Serão dois modelos, o menor com 4x1,5m e o maior com 4x2m.
As praças contarão com bancos em madeira ecológica, padrão Neo-rex, 145x56x79; e mesas de jogos em concreto pré-moldado, padrão Neo-rex, bicicletários, aparelhos de exercício e brinquedos.

2.5.2 Sistema de Infraestrutura Urbana

O Sistema de Infraestrutura Urbana previsto para ser implantado na área da OUC contempla sete segmentos básicos:

- Sistema de Abastecimento de Água;
- Sistema de Esgotamento Sanitário;
- Sistema de Drenagem Urbana;
- Sistema de Iluminação Pública;
- Sistema de Distribuição de Energia Elétrica;
- Sistema de Telecomunicações; e
- Sistema de Distribuição de Gás.

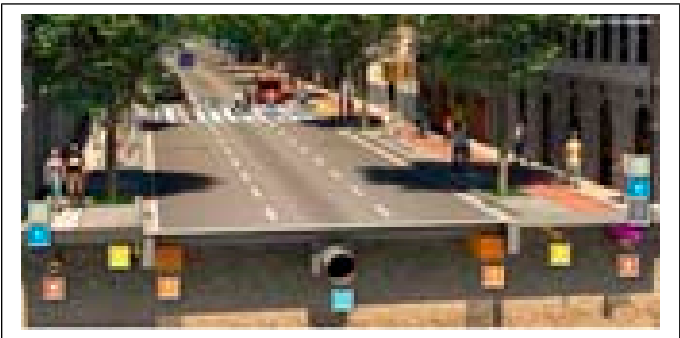


Figura 2.5.2-1: Perspectiva do sistema de infraestrutura.

A seguir é apresentado um resumo de cada sistema de infraestrutura concebido para dar suporte ao planejamento urbanístico e de ocupação projetado para o horizonte do projeto.

• **Sistema de Abastecimento de Água**

A) Breve Diagnóstico do Sistema Atual

O sistema de abastecimento de água na atualidade é responsabilidade da empresa “Águas de Niterói”, o qual é composto por um sistema de adução desde a ETA do Laranjal, localizada em Alcântara, município de São Gonçalo, até os reservatórios localizados no Morro das Águas. Toda a água de abastecimento é fornecida pela CEDAE, cabendo à Concessionária “Águas de Niterói” a ação de distribuição dentro do município de Niterói. O sistema atual atende com alguma intermitência ao perímetro, estando prevista uma ampliação na vazão de adução por parte da CEDAE.

Quanto ao consumo futuro, estão previstas obras de ampliação no sistema produtor do Laranjal, assim como um aumento na vazão de captação de água do rio Imunana. Está ainda em discussão pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro a implantação de uma nova barragem de regularização do rio Imunana, a barragem de Guapiaçu.

B) Concepção do Sistema Proposto

Foi elaborado um novo dimensionamento para implantação de novos condutos principais da rede de abastecimento de água da área de intervenção da OUC.

A alimentação dos condutos principais será realizada por meio dos reservatórios existentes de 9.000 m³ e 3.000 m³ de volume, localizados no Morro das Águas na cota 34,00 m, e não está prevista a construção de novos reservatórios.

Nas ruas cuja intervenção será integral são previstas novas redes secundárias de distribuição de água a serem localizadas nas calçadas.

O cálculo dos condutos principais foi efetuado no software do Lenhsnet/Epanet. O Epanet é um programa de computador que permite executar simulações estáticas e dinâmicas do comportamento hidráulico de redes de distribuição pressurizada. O Epanet permite obter os valores da vazão em cada tubulação e a pressão em cada nó.

Parâmetros de cálculo utilizados:

- IE– Coeficiente do dia de maior consumo: k1 = 1,20;
- II– Coeficiente da hora de maior consumo: k2 = 1,50;
- III– Pressão estática máxima: 50 m de coluna de água;
- IIII– Pressão dinâmica mínima nos condutos principais: 20 m de coluna de água;
- IIIII– Diâmetro mínimo de 150 mm nas redes principais.
- IIIIII– Per capita (qfixa) adotado para população fixa: 250 l/hab.d
- IIIIIIII– Per capita (qflutuante) adotado para população flutuante: 70 l/hab.d
- IIIIIIIIII– Índice de perdas na rede: 15%

C) Etapas de Implantação

Todo o sistema será implantado em uma única etapa seguindo a orientação da execução sequencial das ruas, sendo que estas obedecerão a uma sistemática a ser determinada pelo NITTRANS, consequentemente as adaptações de ligações entre os tubos novos e os tubos existentes serão realizados/executados pela Concessionária “Águas de Niterói” para não ocorrer solução de descontinuidade no fornecimento.

D) Métodos Construtivos

Os métodos construtivos a serem adotados são os tradicionais “corte e cobertura” e as frentes de serviços previstas foram agrupadas de acordo com as características dos serviços e também de maneira a garantir o melhor desenvolvimento das obras com a otimização de sua evolução.

De acordo com as premissas citadas nos itens anteriores, e para que a obra possa ser executada respeitando o prazo contratual, de acordo com os volumes dos serviços, recursos a serem alocados e produtividades previstas, são necessárias diversas frentes de trabalho atuando simultaneamente.

O planejamento para a execução da obra deverá dar ênfase a intervenção setorizada, cuja intenção fundamental foi abrir frentes de trabalho em setores bem definidos, permitindo a intervenção focada e controlada de uma determinada área.

Com a sub divisão da obra em diversas frentes de serviços sequenciais ou paralelas, de acordo com as tarefas predecessoras ou sucessoras e ainda de acordo com os volumes, características dos serviços, recursos a serem alocados e levando-se em conta o cronograma, entendemos estar dotando a obra de uma dinâmica executiva que nos permitirá cumprir as datas de término de acordo com os custos previstos e a qualidade esperada.

Sistema de Esgotamento Sanitário;

A) Breve Diagnóstico do Sistema Atual

O sistema atual é operado e mantido pela Concessionária privada “Águas de Niterói”, e é constituído de redes simples e troncos, e ainda de elevatórias secundárias, os quais conduzem os esgotos para a ETE Toque-Toque em operação junto ao Mercado São Pedro. O sistema funciona adequadamente, sendo necessário algum implemento pelo fato

que as vazões vão crescer em função das novas demandas de novas unidades comerciais e/ou residenciais a serem implantadas.

B) Conceção do Sistema Proposto

Por ocasião do desenvolvimento dos projetos detalhados, os coletores de esgotamento serão projetados ao longo das vias nas calçadas e no terço das caixas de rua no caso de tronco.

As ruas com largura de até 5,00 m serão contempladas com coletores simples e aquelas com larguras maiores que 5,00 m serão contempladas com coletores duplos, localizados em cada lado das vias, sob o passeio.

Os coletores, com diâmetro mínimo de 150 mm, serão lançados em toda a área urbanizada, de modo a atender a população de projeto. Os coletores principais serão projetados, sempre que possível, ao longo dos logradouros secundários e de menor trânsito, em vista da complexidade de suas obras.

Os esgotos sanitários serão transportados por gravidade ou por recalque para a ETE - Estação de Tratamento de Esgotos.

Uma rede coletora de esgotos é um conjunto complexo de condutos interligados entre si nos nós da rede, cobrindo as ruas da localidade a que serve, podendo ser uma canalização única por rua (rede simples) ou mais de uma por rua (rede dupla, sendo uma em cada calçada). Em cada nó, ou ponto de singularidade, é projetado um poço de visita.

Com as informações referentes ao comprimento total da rede, a população a ser esgotada em início e fim de plano (saturação), os parâmetros de consumo de água, como per-capita-per-diem, coeficiente diário k1 e horário k2, bem como os coeficientes de retorno e de infiltração, determina-se a vazão de coleta linear, em l/s.m, assumida uniforme ao longo de cada trecho. As vazões calculadas nos trechos propagam-se das cabeceiras para as pontas, até atingir seu maior valor no trecho mais próximo ao ponto final da rede. No caso, a ETE Toque-Toque.

Com as vazões de início e fim de plano para cada trecho calcula-se o diâmetro, a declividade (sempre procurando a mais econômica) e demais parâmetros de escoamento.

A Norma Técnica preconiza que o dimensionamento dos coletores seja feito com base no atendimento a uma tensão de arraste do fluxo do líquido junto às paredes do conduto, chamada de tensão trativa, cujo valor mínimo admissível utilizado foi de 0,6 Pa e coeficiente de Manning de 0,010, para PVC, e 1,0 Pa e 0,013 para Concreto.

Foi adotada a numeração dupla “coletor-trecho” decrescente das cabeceiras para as pontas (um coletor de maior número deságua sempre num de menor número). Dimensionaram-se os coletores com base na propagação das vazões, no recobrimento e no diâmetro mínimo, na relação h/d máxima e na declividade econômica (acompanhando ao máximo a topografia, evitando acréscimos de escavação). Também foram consideradas as imposições diversas, tais como recobrimentos, interferências e vazões concentradas. Em quaisquer casos, a tensão trativa mínima foi respeitada. Os critérios e parâmetros adotados neste trabalho são os seguintes:

As taxas de contribuição foram calculadas em função da taxa “per-capita-per-diem” de 250 l/hab.dia para a população residente ou fixa e 70 l/hab.dia para a população flutuante. Desta forma as taxas foram determinadas assim:

A seguir são apresentadas taxas utilizadas no dimensionamento dos trechos das sub-bacias pertencentes ao sistema:

Quadro 2.5.2-1: Sub-Bacias da OUC da área central de Niterói

Sub-bacias	Taxa inicial (l/s m)	Taxa final (l/s m)
B01 a B05	0,00643	0,01543

As vazões concentradas serão incrementadas em pontos específicos da rede coletora, alterando as vazões de dimensionamento dos trechos a jusante destes pontos de contribuição. A seguir são apresentadas as contribuições concentradas utilizadas no dimensionamento dos trechos:

Quadro 2.5.2-2: Dimensionamento dos trechos – Sub-Bacias B01 a B05

Identificação	Trecho de contribuição	Vazão concentrada	Vazão concentrada
		inicial (l/s)	final (l/s)
EE São Luis	001-001	29,08	68,56
EE Mergulhão Avelino de Souza	045-001	12,97	30,59
EE Visconde de Sepetiba 1	128-001	93,92	221,46
EE Feliciano Sodré	121-002	154,59	364,51
EE Toque Toque 2	ETE Toque Toque	397,24	936,57

C) Etapas de Implantação

Todo o sistema será implantado em uma única etapa seguindo a orientação da execução sequencial das ruas, sendo que estas obedecerão a uma sistemática a ser determinada pelo NITTRANS, consequentemente as adaptações de ligações entre as redes novas e as redes existentes serão realizadas/executadas pela Concessionária "Águas de Niterói" de forma concomitante à execução das ruas e/ou quando programadas pela mesma.

D) Métodos Construtivos

Para a correta implantação deste sistema deverão ser cumpridas algumas etapas construtivas, iniciando-se o processo pela escavação e escoramento das valas, em seguida verificando a existência de interferências com outras redes e revisando os projetos em caso de remanejamentos de redes. Posteriormente passamos para a preparação do solo para recebimento dos tubos e PVs (Poços de Visitas) e concluindo o processo, realizando o fechamento das valas respeitando o recobrimento da via ou da calçada, informados pelo projeto de pavimentação.

A estratégia de ataque às obras preliminar é norteada pelos seguintes aspectos principais:

XVII- Otimização dos recursos alocados para a execução das obras;

XVIII- Ordem para início dos serviços;

XIX- Distribuição dos serviços ao longo do prazo contratual, de modo a respeitar a alocação dos recursos orçamentários previstos;

XX- Execução das atividades de modo a minimizar os transtornos à população e ao trânsito local.

O Plano Geral de Ataque Preliminar contempla a execução da obra, dentro de uma estratégia construtiva aplicável aos serviços previstos.

Como o escopo basicamente é a construção de um sistema de coleta e tratamento de esgotos e todo o efluente será conduzido para uma ETE, a lógica construtiva utilizada é a execução dos serviços de jusante para montante. Dentro dessa estratégia, observando-se entre outros os preceitos de:

- Características e volumes dos serviços;
- Caminhamento lógico e otimizado do desenvolvimento das obras;
- Racionalização da mão de obra e equipamentos;
- Atividades predecessoras e sucessoras.

Conclui-se pela necessidade de se estabelecerem frentes de serviços diversas.

• **Sistema de Drenagem Urbana**

A) Breve Diagnóstico do Sistema Atual

O maior problema da infraestrutura urbana é a drenagem. A cidade sofre com bacias reversas interpostas com pontos baixos e pequenas elevações dos níveis de forma desordenada provocando recorrentemente a existência de bolsões de acumulo de águas de chuva, ou seja, pequenas inundações em diversas áreas do perímetro.

B) Concepção do Sistema Proposto

Todo o perímetro foi dividido em micro bacias com subdivisões das quadras e depois foram sendo agrupadas quadra a quadra com a junção do sentido de fluxo, até totalizar toda a área do perímetro.

Cada bacia foi dimensionada trecho a trecho, de montante para jusante, considerando os dados de chuvas, a topografia, a forma de ocupação, o tempo de concentração e a área de contribuição.

Os principais critérios e parâmetros adotados para o projeto básico são:

Para a determinação da intensidade da precipitação foi utilizada a equação já desenvolvida no trabalho "Chuvas Intensas no Brasil", do Engº Otto Pfafstetter, baseada em dados pluviográficos confiáveis e com relativo período de observações que possibilitam segurança no dimensionamento.

Para utilização de dados de chuva em projetos de Engenharia de Drenagem, se faz necessário conhecer a relação entre as quatro características fundamentais da chuva: intensidade, duração, frequência e distribuição. A distribuição foi considerada uniforme.

Frequência, Tempo de Recorrência ou Tempo de Retorno

O tempo de recorrência é adotado de acordo com a segurança que se quer considerar no sistema. Assim, quanto maior este tempo, maiores serão as intensidades das chuvas de projeto e, consequentemente, maior a segurança do sistema, implicando em custo mais elevado das obras.

Utilizou-se um tempo de recorrência de 10 anos para a rede de drenagem, que vem a ser um valor usual em projetos do tipo. Ainda, verificou-se que a maioria dos coletores de águas pluviais do sistema, na cidade de Niterói, trabalha com declividades mínimas, permitindo o acúmulo de um volume de água significativo nos primeiros momentos das chuvas, agregando com isso uma segurança extra de amortecimento das cheias.

Tempo de Concentração

O valor da intensidade da precipitação a ser adotada em cada seção dependerá, além do tempo de recorrência, também do tempo de duração da chuva, que é adotado igual ao tempo de concentração.

Para a determinação do tempo de escoamento superficial inicial existem fórmulas, mas também recomendações para que este tempo fique entre 5 e 20 minutos. A adoção de ts = 10 minutos é considerada satisfatória para o uso no desenvolvimento de projetos de rede de galerias, bem como recomendada por grande parte da bibliografia disponível.

Os tempos de percurso canalizados, utilizados para obter os tempos de concentração nas seções analisadas, foram obtidos pelo quociente entre a extensão medida no eixo dos canais e a velocidade média adotada.

Dimensionamento hidráulico

Foram utilizados os seguintes critérios para o dimensionamento hidráulico das galerias:

Fórmula de Manning utilizando:

n=0,013, para tubos de concreto;

n=0,015, para galeria retangular de concreto.

Lâmina máxima admissível

Para tubos circulares – 85%;

Para galerias retangulares fechadas – 90%.

Velocidades de escoamento

Mínima 0,80 m/s;

Máxima 5,00 m/s.

Tubos utilizados: Concreto PA-1 e PA-2

Recobrimento mínimo para tubulação em PA-1 = (D/2)+0,40

Onde: D= diâmetro em m

c) Etapas de implantação

Todo o sistema será implantado em uma única etapa seguindo a orientação da execução sequencial das ruas, sendo que estas obedecerão a uma sistemática determinada pelo Departamento de Trânsito.

A implantação de coletores de águas pluviais segue a sistemática de implantação de jusante para montante, no sentido de dar escoamento às águas de chuva na medida em que vão se concretizando as obras.

C) Métodos Construtivos

Os métodos construtivos a serem adotados são os tradicionais "corte e cobertura" e as frentes de serviços previstas foram agrupadas de acordo com as características dos serviços e também de maneira a garantir o melhor desenvolvimento das obras com a otimização de sua evolução.

De acordo com as premissas citadas nos itens anteriores, e para que a obra possa ser executada respeitando o prazo de execução, de acordo com os volumes dos serviços, recursos a serem alocados e produtividades previstas, são necessárias diversas frentes de trabalho atuando simultaneamente.

O planejamento preliminar para a execução da obra mostra a intervenção setorizada, cuja intenção fundamental foi abrir frentes de trabalho em setores bem definidos, permitindo a intervenção focada e controlada de uma determinada área.

Com a subdivisão da obra em diversas frentes de serviços sequenciais ou paralelas, de acordo com as tarefas predecessoras ou sucessoras e ainda de acordo com os volumes, características dos serviços, recursos a serem alocados e levando-se em conta o cronograma, entendemos estar dotando a obra de uma dinâmica executiva que nos permitirá cumprir as datas de término de acordo com os custos previstos e a qualidade esperada.

- **Sistema de Iluminação Pública**

A) Breve Diagnóstico do Sistema Atual

O Estudo do Sistema de iluminação pública contempla a substituição total do posteamento existente por novos postes com um sistema de luminárias mais moderno e econômico que o atual e ainda, realização do rebaixamento de toda a fiação aérea existente para uma rede subterrânea de dutos e caixas, melhorando significativamente a estética da região e evitando problemas com a rede devido a ações da natureza e/ou vandalismos. Estes estudos foram divididos em duas partes, sendo que na primeira foi realizado um estudo luminotécnico e na segunda parte, um estudo de infraestrutura civil para alimentação/distribuição de energia para todo o posteamento proposto.

B) Concepção do Sistema Proposto

O Sistema de Iluminação Urbana da região será todo remodelado. Todo o posteamento existente será substituído, incluindo a substituição das antigas luminárias por luminárias modernas e econômicas. Para garantir a segurança e a qualidade estética da região, toda a rede aérea de alimentação e distribuição de energia para este sistema de postes será inserida numa rede subterrânea de dutos, caixas e travessias. Para efeito de gestão do sistema de iluminação urbana o padrão de comando será em grupo, o qual facilita o processo de manutenção da rede, garantindo o funcionamento de parte do posteamento da via ou de uma determinada região em caso de problemas. Outra medida de segurança, adotada com o intuito de proteger o patrimônio público do vandalismo, foi a utilização da fundação antifurto para todo o posteamento, conforme os padrões da Concessionária.

C) Etapas de Implantação

Todo o sistema será implantado em uma única etapa seguindo a orientação da execução sequencial das ruas, sendo que estas obedecerão a uma sistemática a ser determinada pelo NITTRANS, consequentemente as adaptações de ligações entre as novas redes e as redes existentes serão realizadas/executadas pela OUC com o apoio da Concessionária Ampla, paralelamente à execução das ruas.

Todo o posteamento, acessórios e cabos existentes serão removidos pela Concessionária Ampla aos seus depósitos, por serem de sua propriedade, sendo também a recomposição do logradouro, conforme os novos padrões projetados, de responsabilidade da Ampla.

D) Métodos Construtivos

Para a correta implantação deste sistema deverão ser cumpridas algumas etapas, iniciando-se o processo pela escavação e escoramento das valas, em seguida verificando a existência de interferências com outras redes e revisando os projetos em caso de remanejamentos de redes. Posteriormente passamos para a preparação do solo para recebimento dos bancos de dutos e caixas e, concluindo o processo, realizando o fechamento das valas respeitando o recobrimento da via ou da calçada, informados pelo projeto de pavimentação.

Com base no estudo luminotécnico, o posicionamento de todo o posteamento, respeitando as normas e diretrizes da Concessionária responsável, foi utilizado como referência para a localização da rede de dutos, das caixas de passagem e de alimentação elétrica, travessias e totens de comando.

Dutos: Eletroduto Corrugado ou Anelado PEAD DN 3” (75mm)

Duto elétrico em Polietileno de Alta Densidade – PEAD, corrugado, para proteção de cabos subterrâneos, D=75 mm (±1,5), fornecido em rolos com 02 tampões nas extremidades, fita de aviso “perigo” e fio guia interno revestido em PVC, em conformidade com a norma ABNT NBR15.715

Caixas de Passagem - As caixas de alimentação elétrica deverão seguir as dimensões padrão da Concessionária, devendo ser fabricadas em anéis de concreto armado, e equipadas com tampão de ferro e dreno para saída de água. Estas caixas também poderão servir para auxiliar na manobra e na gestão do Sistema.

Caixas de Alimentação Elétrica - As caixas de alimentação elétrica, definidas pelo Sistema de Distribuição Elétrica, serão utilizadas no Sistema de Iluminação Pública para alimentar os totens de comando. Estas caixas serão selecionadas de acordo com a respectiva proximidade das mesmas em relação aos totens.

Travessias - Para ligação entre circuitos localizados em lados opostos às pistas de rolamento, utilizamos o recurso das travessias, que são redes duplas de dutos posicionadas numa cota inferior à rede simples, devido ao recobrimento exigido em pistas de rolamento. Estas travessias também poderão servir para auxiliar na manobra e na gestão do Sistema.

Totem de Comando - O sistema de comando em grupo, adotado especificamente neste caso, requer uma série de totens de comando, utilizados para agrupar os circuitos em um determinado local, visando facilitar a manutenção de todo o Sistema. Estes totens deverão seguir os padrões de projeto.

- **Sistema de Distribuição de Energia Elétrica**

a) Breve Diagnóstico do Sistema Atual

A área central de Niterói, definida pela OUC, atualmente está sendo abastecida na parte elétrica pela Concessionária “Ampla”, através de uma rede aérea. Este sistema, apesar de ser economicamente mais viável que o sistema de redes subterrâneas, possui uma estética desagradável e ainda, é extremamente vulnerável às ações da natureza e ao vandalismo de parte da população.

O suprimento da região de estudo é realizado atualmente pelas Subestações de São Lourenço, com uma potência total instalada de 99 MVA e pela Subestação de Ingá, com uma potência total instalada de 66 MVA. Admitindo-se que 70% da carga destas Subestações é consumida atualmente pelas zonas desta região em estudo, o consumo estimado “per capita” é de 0,59 kVA/habitante.



Figura 2.5.2-2 - Zoneamento Elétrico

Na tabela a seguir, encontram-se os valores de demanda por Zona, necessários na vigência deste estudo. Conforme a demanda projetada, indicada na tabela abaixo, nota-se a necessidade de implantação na região de uma nova Subestação com potência da ordem de 100 MVA. Essa implantação, assim como todo o cabeamento, interligações e outros materiais e serviços necessários serão de responsabilidade da Ampla.

Quadro 2.5.2-3: Densidade Populacional por Zona.

Zona	População (Habitantes)		Área (Km²)	Densidade Populacional (Pop. Proj. /Área)	Demanda Projetada (Pop.Proj. x Demanda Atual=0,59kVA/hab.)
	Atual	Projetada			
A	34.618	110.070	0,82	134.232	64.941
B	33.888	131.415	0,81	162.241	77.534
C	38.548	55.732	0,65	85.742	32.881
D	58.301	73.452	0,57	128.863	43.336
Total	165.352	370.669	2,85	511.078	216.692

b) Concepção do Sistema Proposto

O sistema de redes subterrâneas de distribuição e alimentação elétrica proposto para a região visa renovar a ambiência urbana e garantir a integridade e a otimização do funcionamento do mesmo. Este sistema é completamente subterrâneo, composto por uma rede de dutos, caixas de inspeção de diferentes formatos, variando de acordo com a necessidade do local e ainda, caixas transformadoras.

Todo o sistema de infraestrutura foi idealizado tomando-se por base as orientações da Concessionária local, ou seja, o sistema de rede primária em anel com recurso, de modo a garantir uma boa confiabilidade por meio de chaves a gás de três vias nas câmaras subterrâneas de transformação. Já a rede secundária será do tipo radial.



Etapas de Implantação

Todo o sistema será implantado em uma única etapa seguindo a orientação da execução sequencial das ruas, sendo que estas obedecerão a uma sistemática a ser determinada pelo NITTRANS, consequentemente a modificação de rede aérea para rede subterrânea (rede seca a ser executada pela OUC) e cabeamento e suas ligações – conversão e migração, além de instalações provisórias (a serem executadas pela Ampla), serão realizadas/executadas de forma concomitante à execução das ruas e/ou quando programadas pela mesma.

Todo o posteamento, transformadores, acessórios e cabos existentes serão removidos pela Concessionária Ampla aos seus depósitos, por serem de sua propriedade, sendo também a recomposição do logradouro, conforme os novos padrões projetados, de responsabilidade da Ampla.



Métodos Construtivos

Para a correta implantação deste sistema deverão ser cumpridas algumas etapas, iniciando-se o processo pela escavação e escoramento das valas, em seguida verificando a existência de interferências com outras redes e revisando os projetos em caso de remanejamentos de redes. Posteriormente passamos para a preparação do solo para recebimento dos bancos de dutos, e caixas e concluindo o processo, realizando o fechamento das valas respeitando o recobrimento da via ou da calçada, informados pelo projeto de pavimentação.

Com base no estudo realizado para a região e ainda, respeitando as normas e diretrizes da Concessionária responsável, será descrito/especificado a seguir cada um dos elementos que compõem a Rede de Distribuição Elétrica proposta.

Dutos - Para distribuição do cabeamento na rede subterrânea, serão utilizados três diâmetros de eletroduto corrugado e/ou anelado, conforme especificação abaixo:

- **Dutos Principais de Baixa Tensão: Duto Espiral Flexível Corrugado/Anelado PEAD DN 5” (125 mm)**

Duto elétrico em Polietileno de Alta Densidade – PEAD, corrugado/anelado, para proteção de cabos subterrâneos, DN125mm (±3,0), fornecido em rolos com 02 tampões nas extremidades, fita de aviso “perigo” e fio guia interno revestido em PVC, em conformidade com a norma ABNT NBR15.715.

- **Dutos Principais de Média Tensão: Duto Espiral Flexível Corrugado/Anelado PEAD DN 5” (125 mm)**

Duto elétrico em Polietileno de Alta Densidade – PEAD, corrugado, para proteção de cabos subterrâneos, DN125 mm (±3,0), fornecido em rolos com 02 tampões nas extremidades, fita de aviso “perigo” e fio guia interno revestido em PVC, em conformidade com a norma ABNT NBR15.715.

- **Dutos Secundários (consumidores): Duto Espiral Flexível Corrugado/Anelado PEAD DN 3” (75 mm)**

Duto elétrico em Polietileno de Alta Densidade – PEAD, corrugado/anelado, para proteção de cabos subterrâneos, DN75 mm (±1,5), fornecido em rolos com 02 tampões nas extremidades, fita de aviso “perigo” e fio guia interno revestido em PVC, em conformidade com a norma ABNT NBR15.715

- **Dutos Secundários (consumidores): Duto Espiral Flexível Corrugado e/ou Anelado PEAD DN 2" (50mm)**

Duto elétrico em Polietileno de Alta Densidade – PEAD, corrugado/anelado, para proteção de cabos subterrâneos, DN50 mm (±1,5), fornecido em rolos com 02 tampões nas extremidades, fita de aviso "perigo" e fio guia interno revestido em PVC, em conformidade com a norma ABNT NBR15.715.

Estes dutos deverão ser assentados na vala de forma organizada, respeitando o afastamento entre eles e ainda, a questão do paralelismo, ou seja os mesmos não poderão se entrelaçar em nenhum momento. Para isso, deverão ser utilizados espaçadores, conforme normatização da Concessionária. O assentamento dos dutos corrugados/anelados deverá ser feito por camadas, sendo proibida a execução do banco de uma única vez. Para a correta execução da rede projetada deverão ser adquiridos alguns acessórios como luvas, tampões e anéis de vedação, respeitando os diâmetros especificados em projeto. Os dutos corrugados/anelados deverão ser fornecidos em barras com comprimentos múltiplos de 6 m ou em rolos com comprimentos múltiplos de 25m. Quando transportados, os dutos corrugados e conexões não deverão ficar expostos à fonte de calor e agentes químicos agressivos, devendo ser acondicionados adequadamente para que não se soltem durante o transporte e preservem sua integridade mecânica. Os dutos corrugados e/ou anelados em rolos deverão ser fornecidos com fio-guia interno cujas extremidades deverão ser amarradas nas pontas do duto.

Caixas de Inspeção e Câmaras Transformadoras

Caixas de Inspeção (CI)

Para interligação entre os diferentes bancos de dutos são construídas pela OUC caixas de inspeção que são construções subterrâneas projetadas para abrigar emendas de cabos de potência e/ou derivações de ramais primários ou secundários, inclusive ramais de ligação. Estas caixas podem possuir diferentes formatos, variando de acordo com os bancos de dutos que entrarão nestas caixas e ainda, com a necessidade do local onde a mesma será construída (Ex. esquinas, calçadas, vias, etc.).

Estas CIs poderão ser do tipo "com gargalo" ou "rasa" (sem gargalo) sendo que a escolha de uma caixa de inspeção deve obedecer aos seguintes critérios:

- As caixas com gargalo são apropriadas tanto para passeios/calçadas como para pistas de rolagem, devendo também ser utilizadas quando existirem interferências;
- Todas as caixas com construções previstas para locais fora da pista de rolagem deverão priorizar os modelos de caixas "rasas", sendo que deverá ser observado o limite de receber e/ou derivar linhas de dutos com configuração máxima 2 x 2;
- As caixas rasas possuem um único tipo, e podem ser construídas em concreto armado ou pré-fabricadas;
- As tampas para acesso às CIs deverão ser selecionadas em função da locação da mesma, dependendo se as mesmas serão localizadas em pista de rolamento ou em passeios/calçadas.
- Todas instalações no interior das caixas serão realizadas pela Ampla.

Câmaras Transformadoras (CT)

Uma das construções mais importantes do sistema subterrâneo são as câmaras transformadoras, ou seja, compartimentos onde a Concessionária instala um ou mais transformadores abaixadores e demais equipamentos (chaves, proteção, etc). Estas câmaras subterrâneas são compartimentos compostos de seis faces, construídas com material resistente a fogo e a explosão. São localizadas no subsolo de vias públicas, na pista de rolamento ou nas calçadas, ou no interior de propriedades. A construção das câmaras transformadoras ficará a cargo da OUC, sendo todas as instalações relativas a essas câmaras, de responsabilidade da Ampla (transformadores, quadros, acessórios, cablagens, chaves seccionadoras e outros).

Para construção das CTs e CIs deverão ser observados os documentos de detalhes referentes ao Estudo Preliminar de Infraestrutura Civil da Rede de Distribuição Elétrica, elaborados com base nos Procedimentos Técnicos da Ampla.

As CTs construídas em concreto armado devem possuir paredes com espessura conforme o projeto. Não serão permitidas canalizações de outras utilidades no interior das CTs.

Caso as condições físicas e/ou interferências existentes no local impossibilitem a adoção dos projetos apresentados, caberá ao construtor desenvolver e submeter à aprovação da AMPLA um projeto especial em que constem plantas de armação e formas bem como o respectivo cálculo estrutural compatível com as cargas dos equipamentos a serem instalados. Em função disso a AMPLA avaliará as condições do projeto civil proposto indicando, quando necessário, os projetos que precisam sofrer revisões e/ou adequações.

- **Sistema de Telecomunicações**

A) Breve Diagnóstico do Sistema Atual

Não existe sistema de telecomunicações na atualidade. Todo o sistema é provisório, fixado junto aos postes da rede elétrica sem qualquer sistemática ordenada de distribuição.

B) Concepção do Sistema Proposto

A infraestrutura de telecomunicações proposta é dividida em 3 partes: Rede Primária, Rede Secundária e Caixas de Distribuição/Passagem.

Rede Primária

A rede primária de infraestrutura distribui os sinais de telecomunicações oriundos das operadoras, com grande densidade e os entrega a pequenas centrais de área ou diretamente em salas de telecomunicações nos grandes empreendimentos.

A rede primária é composta por um conjunto de 7 (sete) dutos corrugados flexível, de polietileno de alta densidade, de diâmetro nominal de 32mm, onde a quantidade de sétuplos (7x32mm) depende se a infraestrutura é no anel principal, sendo ele composto de 2 (dois) sétuplos (em alguns casos, poderão ser utilizados quatro sétuplos) e o anel secundário será de 2 (dois) sétuplos para cada lado da Rua.

A rede de infraestrutura primária fará a interligação de atendimento em caixas de distribuição/passagem, padrão tipo R3 (1,20 x 1,20 x 1,30) ou R3M (1,60 x 1,20 x 1,30), onde destas caixas partirão as redes secundárias de distribuição ou conexões aos grandes empreendimentos.

Para recobrimento da rede primária, utilizam-se:

- Redes localizadas em vias: 0,80m.
- Redes localizadas em passeios: 0,60m.



Esquemático da rede:

(*) Rede Primária (RP)

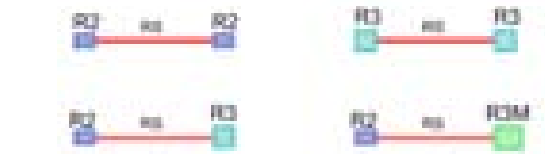
(**) Rede Secundária (RS)

Importante: A Rede primária (RP) deverá passar preferencialmente por baixo da rede secundária (RS) e das caixas R2, para interligação entre caixas R3/R3M.

Rede Secundária

A rede secundária é interligada a rede primária pela caixa tipo R3M e passa para as caixas de distribuição/passagem, tipo R2 (1,07 x 0,52 x 0,75), para atendimento dos assinantes. A rede é composta por um conjunto de 7 (sete) dutos corrugados flexíveis, de polietileno de alta densidade, de diâmetro nominal de 32mm, onde a quantidade de sétuplos (7x32 mm), pode variar de 2 (dois) sétuplos a 4 (quatro) sétuplos, de acordo com o atendimento previsto para cada área (travessias). Sua distribuição máxima considerada para o projeto, considerando atendimentos futuros e redundância, para efeito de segurança no atendimento, será de 7 assinantes para cada caixa R2. E poderá ser instalada a caixa tipo R1 (0,60 x 0,35 x 0,50), para acesso ao atendimento de assinantes, como: condomínios, vilas, entre outros. Para recobrimento da rede secundária, utiliza-se:

■ ■■ Redes localizadas em passeios: 0,60m.



Esquemático da rede:

(*) Rede Secundária (RS)

Caixas de Distribuição/Passagem

As caixas de passagem devem ser instaladas nos dois tipos de rede e servirão para o acesso a rede de cabos de telecomunicações. Caixas projetadas na rede serão: Tipo R1(0,60 x 0,35 x 0,50, R2 (1,07 x 0,52 x 0,75), R3 (1,20 x 1,20 x 1,30) e R3M (1,60 x 1,20 x 1,30).

C) Etapas de Implantação

Todo o sistema será implantado em uma única etapa seguindo a orientação da execução sequencial das ruas, sendo que estas obedecerão a uma sistemática a ser determinada pelo NITTRANS, consequentemente a modificação de rede aérea para rede subterrânea (rede seca a ser executada pela OUC) e cabeamento e suas ligações – conversão e migração, além de instalações provisórias (a serem executadas pela Concessionária), serão realizadas/executadas de forma concomitante à execução das ruas e/ou quando programadas pelas concessionárias.

D) Métodos Construtivos

Para a implantação do sistema de telecomunicações serão seguidas algumas etapas, iniciando-se o processo pela escavação e escoramento das valas, em seguida verificando a existência de interferências com outras redes e revisando os projetos em caso de remanejamentos de redes. Posteriormente passamos para a preparação do solo para recebimento das redes primárias e secundárias, caixas e concluindo o processo, realizando o fechamento das valas respeitando o recobrimento da via ou da calçada, informados pelo projeto de pavimentação.

Dutos - Sétuplos de Sub-duto liso ou corrugado, fabricado em polietileno de alta densidade (PEAD), diâmetro nominal de 32 mm (7x32 mm), para proteção de cabos ópticos ou metálicos, fornecidos em rolos e fabricados de acordo com a norma NBR 14683-1.

Caixas de Passagem - As caixas de passagem devem seguir as dimensões padrão de acordo com o tipo, devem ser fabricadas em concreto armado moldado in loco e devem ser equipadas com tampão de ferro, dreno para saída de água e caixas de emenda.

Os dutos deverão ser instalados em valas e aterrados com areia, com exceção das travessias onde terão que ser envelopados em concreto magro, de maneira que fiquem protegidos de futuras intervenções ou acidentes. A profundidade mínima deverá ser de 60 cm para calçadas e 80 cm para ruas, avenidas ou travessias onde trafeguem veículos.

Os dutos deverão estar agrupados e devidamente amarrados, formando um conjunto constante e o mais linear possível.

Os fundos das valas deverão ser nivelados, de forma que não hajam desvios na tubulação.

• Sistema de Distribuição de Gás

8.1 Diagnóstico do Sistema Atual

O cadastro da área do projeto da OUC disponibilizado pela Gás Natural Fenosa - CEG apresenta informações sobre a malha de tubulações de gás existentes na área, apresentando dados referentes aos diâmetros e os materiais.

Após análise deste cadastro foi constatado que; por grande parte de sua rede ter sido renovada há pouco tempo principalmente na área mais consolidada; não há necessidade de implantação de uma nova rede em algumas ruas desta região.

Já nas áreas onde a demanda futura será aumentada foi projetada nova Rede de Distribuição de Gás para suprir esta nova realidade.

8.2 Concepção do Sistema Proposto

O projeto consiste na construção de dois ramais de distribuição, um com DN 32 mm e outro com DN 90 mm de média pressão (MP).

O ramal de distribuição de DN 90 mm é a rede principal da qual sairão as derivações com DN 32 mm. Destas duas redes sairão os ramais com finalidade de alimentar os lotes.

O material utilizado para as tubulações e conexões é o PEAD (polietileno de alta densidade).

Os cruzamentos deverão ser executados a “Céu Aberto” (CA).

Para os trechos na calçada a profundidade será de 0,60m e para os cruzamentos deverá ser considerada profundidade de 1,00m da geratriz superior do tubo.

Deverá ser apresentado no final da obra pela OUC um relatório “Conforme Construído” (“As Built”), contendo toda documentação preparada durante a execução dos serviços de construção, montagem e testes. Como é de costume, no acompanhamento da obra a CEG também faz este cadastramento das redes implantadas.

Com base nos estudos populacionais elaborados, se estimou a previsão de demandas e vazões de projeto para o dimensionamento das redes projetadas do Sistema de Distribuição de Gás.

Para a realização dos cálculos foram considerados os seguintes dados:

População do setor e/ou subsetor dividida por 4 (quatro) pessoas gerando o número de unidades.

Número de unidades vezes 485 Kcal/min = Potência total

8.3 Etapas de Implantação

As redes serão implantadas na medida em que forem sendo executadas cada uma das ruas de forma concomitante com as demais redes.

8.4 Métodos Construtivos

Em função da verificação das condições físicas e/ou interferências existentes no local que por qualquer ordem impossibilitem a adoção dos projetos apresentados, caberá à OUC desenvolver e submeter à aprovação da CEG um projeto especial em que constem plantas bem como o detalhamento dos dutos e acessórios a serem instalados. Em função disso a CEG avaliará as condições do projeto indicando, se necessária, que sejam realizadas as devidas revisões nestes projetos.

A seguir é apresentado o cronograma faseamento das obras, considerando o prazo total para implantação de toda a infraestrutura que é de 3 (três) anos, considerando todo o conjunto de intervenções previsto, através da identificação temporal trimestral e das cores correspondentes, as respectivas fases do projeto.

A cor preta refere-se ao faseamento de obras localizadas que serão executadas em um longo período (mais de um trimestre). Tais obras são: contenção da marina, atracadouros, estação das barcas, complexo dos pescadores e mergulhão da avenida Visconde do Rio Branco/esplanada.

CRONOGRAMA DE FASES DE OBRAS

SUB-SETORES	
1.1	
2.1	

2.7 Operação e manutenção da OUC

Além das intervenções de infraestrutura, a OUC prevê também a prestação de serviços de qualidade na região, os quais estão detalhados neste tópico.

A OUC assumirá a continuidade da prestação dos serviços públicos existentes, obrigando-se a prestar tais serviços com os mais altos níveis de qualidade e segurança.

A operação e manutenção da OUC compreenderá a imediata adequação de todos os serviços a serem implantados, mediante o treinamento, a uniformização, a identificação e a padronização de procedimentos de todo o pessoal envolvido nesses serviços. Deverá ser feito ainda a implantação de um sistema de comunicação com os usuários, à medida que as áreas passarem por intervenção, até a entrega e recebimento de cada área reurbanizada conforme projeto.

A OUC prevê o planejamento das operações rotineiras e/ou específicas de acordo com a capacidade das vias da malha da área urbana, de modo a não prejudicar a fluidez do tráfego de acordo com a distribuição da demanda na malha viária a ser gradativamente operada, principalmente nas horas de pico.

A trafegabilidade e a segurança da malha viária urbana deverá ser garantida, apresentando operacionalidade permanente 24 (vinte e quatro) horas por dia ao ano, em condições normais de operação.

Nesse sentido, a OUC deverá assumir as responsabilidades de competência da administração municipal local, na prestação de serviços públicos, como paisagismo, limpeza urbana, drenagem de águas pluviais, iluminação pública, conservação de logradouros e de equipamentos urbanos e comunitários, sinalização e operação de tráfego, esta última em conjunto com a NITTRANS.

Os serviços serão classificados em duas categorias: (i) os Serviços de Mobilidade e Segurança dos Usuários, que compreendem a operação da malha viária (Quadro 2.7-1) e (ii) os Programas de Manutenção e Conservação que compreendem a manutenção e conservação de toda a região da OUC (Quadros 2.7-2).

Quadro 2.7-1: Serviços de Mobilidade e Segurança dos Usuários.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA		
Gestão e Operação - Serviços para Mobilidade e Segurança de Usuário e, Controle de Ativos Móveis e Fixos		
Descrição, Especificações e Níveis de Serviços		
Sistema de Monitoramento/Sensoramento de Tráfego	1	Equipamento de registro de imagem
	2	Circuito fechado de televisão - CFTV
Sistema de Transmissão de Dados	1	Cobertura de todos os pontos geradores de dados da malha viária
	2	Coleta, tratamento, processamento e transmissão
	3	Acesso as informações em tempo real a partir do CCO
Centro de controle Operacional (CCO)	1	Monitoração rotineira do tráfego da malha viária
	2	Coordenação das ações de monitoramento de tráfego
	3	Acionamento dos recursos necessários às intervenções operacionais
	4	Coordenação dos eventos extraordinários que envolvam operações especiais de qualquer natureza, exceto operações emergenciais em conjunto com a NITTRANS
	5	Abrigo das estações centrais de todo sistema de telecomunicações da malha viária
	6	Dispor de bancos de dados operacionais adequado, incluindo os sistemas de atendimento ao usuário, fiscalização e conservação
Sistema de Telecomunicações	1	Operação de telefonia móvel nas vias abrandadas pela Concessão por operadores
	2	Atendimento de toda a rede de estações fixas e móveis da malha viária
	3	Registro de toda comunicação
Operações Básicas	1	Manter os níveis de segurança e conforto adequados
	2	Desobstrução imediata das pistas
	3	Acionamento externo dos serviços de Primeiros Socorros e transportes
	4	Serviços de guinchos
	5	Atendimento a situações de pico
	6	Desvios de tráfego para execução das obras e/ou para transporte de cargas excepcionais
	7	Implantação de esquemas de emergência de adversidades climáticas, como chuva, exceto aporte de recursos
	1	Distribuição adequada do tráfego em conjunto com a NITTRANS

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA		
Gestão e Operação - Serviços para Mobilidade e Segurança de Usuário e, Controle de Ativos Móveis e Fixos		
Descrição, Especificações e Níveis de Serviços		
Operações Especiais para atendimento à Demanda de Fluxo	2	Operação realizada pela Concessionária em conjunto com a NITTRANS
	3	Equalização do nível de serviço do sistema de acordo com a distribuição de demanda na malha viária em conjunto com a NITTRANS
	4	Soluções para a adequação dos níveis de serviço em conjunto com a NITTRANS
Segurança dos Usuários	1	Programa de redução de acidentes de trânsito e segurança viária
	2	Execução de ações de engenharia sobre a via e seus elementos construtivos em conjunto
	3	Execução de ações operacionais sobre a via e o elemento humano emergenciais em conjunto com a NITTRANS
	4	Apoio nas execuções de medidas emergenciais
	5	Presença de animais na malha viária
	6	Situações de condições climáticas adversas
	7	Execução de ações educativas
	8	Apoio nas medidas para execução de ações coercitivas pela NITTRANS ou pela polícia militar
Obs.: Implantação gradativa dos sistemas		

Quadro 2.7-2: Programas de Manutenção e Conservação.

Descrição dos Programas de Manutenção e Conservação de Infraestrutura e Serviços Públicos		
Pavimentos-Reparos	1	Manutenção, conservação e limpeza
	2	Afundamentos de pequena extensão
	3	Bordos quebrados
Áreas Públicas	1	Limpeza e varredura do sistema viário
	2	Limpeza de caixas de captação de águas pluviais
	3	Desobstrução dos bueiros / bocas de lobo
	4	Conservação de calçadas, áreas verdes, praças e parques
Drenagem	1	Desobstrução e limpeza de todo o sistema de drenagem, bueiros e canais
	2	Reposição de grelhas e tampas de caixas de captação
Segurança Viária	1	Manutenção e substituição de defensas metálicas avariadas
	2	Reparo de barreiras de concreto
	3	Reparo e substituição de elementos antiofuscamento
	4	Reparos de cercas e alambrados
	5	Reparos de guarda-corpo de obras de arte especiais
Sinalização	1	Pintura de guarda-corpo metálico e balaustres
	2	Limpeza ou pintura de superfícies expostas ao tráfego nos casos de pichação e vandalismo
	3	Manutenção de juntas danificadas
	4	Inspeções técnicas
Sistemas de Controle e Automoção	1	Detectores de veículos
	2	Sistema de comunicação
	3	Câmeras
	4	Sistema central de computação
	5	Painel de acumulação de dados
Iluminação	1	Manutenção e conservação de iluminação pública
Paisagem	1	Poda de árvores e arbustos
	2	Corte e rega de vegetação rasteira
	3	Adubação de canteiros e jardins
	4	Rega de praças e canteiros
	5	Replanto de árvores
Gestão de Resíduos		
Varrição e Lavagem	1	Varrição manual das vias, logradouros públicos e calçadas
	2	Lavagem de vias e logradouros públicos

As expectativas e benefícios decorrentes da operação e manutenção da OUC compreendem a sustentabilidade e proteção ambiental da área, o incremento e melhoria da mobilidade urbana, o provimento de condições sanitárias adequadas, a eficiência no uso de recursos, a qualificação urbana da região, a humanização do ambiente, a ampliação da segurança, o orgulho e a auto estima local.

2.8 Uso do Solo Atual

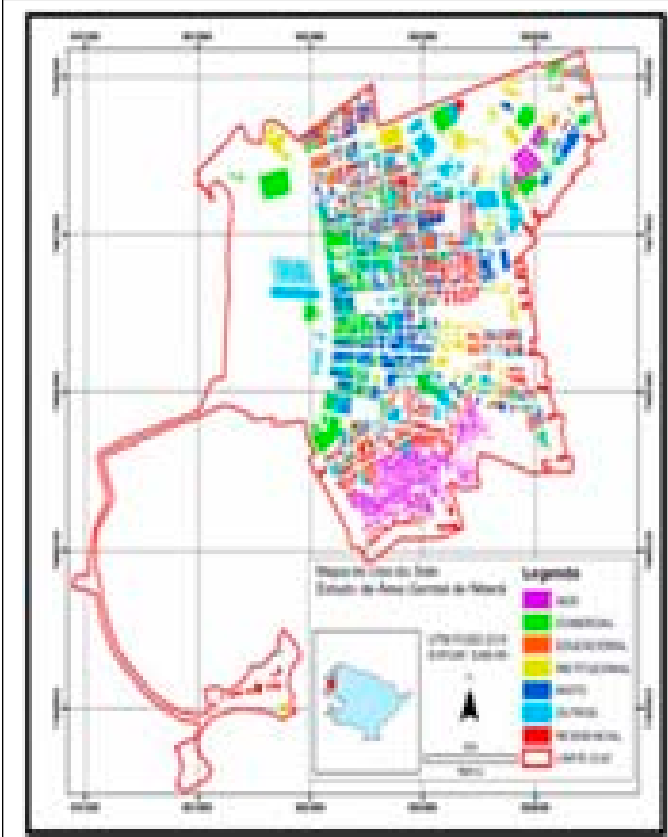


Figura 2.8-1: Uso do Solo Atual.

3. FUNDAMENTOS LEGAIS

Neste tópico, serão analisados os diplomas legais e seus principais dispositivos, de maneira a mapear as exigências legais para confecção deste parecer. Será revista a legislação federal, em especial o Estatuto da Cidade, e a legislação municipal incidente sobre o EIV/RIV.

Legislação Federal.

Em âmbito federal é pertinente destacar-se a Lei Federal nº 10.257/2001, que estabeleceu o Estatuto da Cidade. O Estatuto da Cidade criou uma série de instrumentos de gestão urbanística, dentre eles, a Operação Urbana Consorciada como forma de requalificação do espaço urbano, e o Estudo de Impacto de Vizinhança, para mapeamento dos efeitos de determinados empreendimentos em sua região urbana.

Abaixo, destacam-se as principais disposições do Estatuto da Cidade pertinentes a este parecer.

Seção X - Das operações urbanas consorciadas

Art. 32. Lei municipal específica, baseada no plano diretor, poderá delimitar área para aplicação de operações consorciadas.

§ 1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

§ 2º Poderão ser previstas nas operações urbanas consorciadas, entre outras medidas:

I – a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente;

II – a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

III -a concessão de incentivos a operações urbanas que utilizam tecnologias visando a redução de impactos ambientais, e que comprovem a utilização, nas construções e uso de edificações urbanas, de tecnologias que reduzam os impactos ambientais e economizem recursos naturais, especificadas as modalidades de design e de obras a serem contempladas.

Art. 33. Da lei específica que aprovar a operação urbana consorciada constará o plano de operação urbana consorciada, contendo, no mínimo:

I – definição da área a ser atingida;

II – programa básico de ocupação da área;

III – programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;

IV – finalidades da operação;

V – estudo prévio de impacto de vizinhança;

VI – contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I e II do § 2º do art. 32 desta Lei;

VII -contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I, II e III do § 2º do art. 32 desta Lei;

VIII – forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil;

VIII -natureza dos incentivos a serem concedidos aos proprietários, usuários permanentes e investidores privados, uma vez atendido o disposto no inciso III do § 2º do art. 32 desta Lei.

§ 1º Os recursos obtidos pelo Poder Público municipal na forma do inciso VI deste artigo serão aplicados exclusivamente na própria operação urbana consorciada.

§ 2º A partir da aprovação da lei específica de que trata o caput, são nulas as licenças e autorizações a cargo do Poder Público municipal expedidas em desacordo com o plano de operação urbana consorciada.

Art. 34. A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada poderá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação.

§ 1º Os certificados de potencial adicional de construção serão livremente negociados, mas conversíveis em direito de construir unicamente na área objeto da operação.

§ 2º Apresentado pedido de licença para construir, o certificado de potencial adicional será utilizado no pagamento da área de construção que supere os padrões estabelecidos pela legislação de uso e ocupação do solo, até o limite fixado pela lei específica que aprovar a operação urbana consorciada.

(...)

Seção XII - Do estudo de impacto de vizinhança

Art. 36. Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal.

Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I -adensamento populacional;

II -equipamentos urbanos e comunitários;

III -uso e ocupação do solo;

IV -valorização imobiliária;

V -geração de tráfego e demanda por transporte público;

VI -ventilação e iluminação;

VII -paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Parágrafo único. Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV, que ficarão disponíveis para consulta, no órgão competente do Poder Público municipal, por qualquer interessado.

Art. 38. A elaboração do EIV não substitui a elaboração e a aprovação de estudo prévio de impacto ambiental (EIA), requeridas nos termos da legislação ambiental.

Legislação Municipal Plano Diretor.

No âmbito municipal é pertinente destacar-se o Plano Diretor de Niterói, consubstanciado na Lei Municipal nº 1.157/1992, posteriormente alterada pela Lei Municipal 2.123/2004. O Plano Diretor exige, para aprovação de uma Operação Urbana Consorciada, dentre outras exigências, a apresentação de um Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, e o seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança.

Abaixo, destacam-se as principais disposições do Plano Diretor pertinentes a este parecer.

§ 1º Poderão ser previstas nas operações urbanas consorciadas, entre outras medidas:

I a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações dos índices urbanísticos, considerado o impacto ambiental delas decorrentes;

II a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

§ 2º As operações urbanas consorciadas, após a elaboração Estudo de Impacto de Vizinhança EIV e aprovação do respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança RIV, serão aprovadas, caso a caso, por lei municipal específica, que delimitará a área para aplicação e estabelecerá o plano da operação, contendo, no mínimo:

I definição da área a ser atingida;

II programa básico de ocupação da área, com as medidas previstas nos incisos I e II do § 1º deste artigo que serão incluídas, definindo-se o potencial adicional de construção que a área poderá receber e os gabaritos máximos que deverão ser respeitados;

III programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;

IV finalidades da operação;

V estudo prévio de impacto de vizinhança e respectivo relatório com parecer conclusivo;

VI contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização das medidas previstas nos incisos I ou II do § 1º deste art.;

VII forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil.

§ 3º Os recursos obtidos pelo poder público municipal na forma do inciso VI deste artigo serão aplicados exclusivamente na própria operação urbana consorciada.

§ 4º A partir da aprovação da lei específica de que trata o caput, são nulas as licenças e autorizações a cargo do poder público municipal expedidas em desacordo com o plano de operação urbana consorciada.

Lei Municipal nº 2.051/2013

Ainda em âmbito municipal e em cumprimento à exigência do Art. 36 do Estatuto da Cidade, que exige lei municipal específica para dispor sobre o Estudo de Impacto de Vizinhança, a Lei Municipal nº 2.051/2003 determina quais os empreendimentos que devem ser submetidos à aprovação do EIV/RIV e estabelece as exigências para a aprovação do EIV/RIV no Município de Niterói.

Abaixo, destacam-se as principais disposições da Lei Municipal nº 2.051/2003 pertinentes a este parecer.

Art. 1º - Dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) e do respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV), a serem submetidos à análise, aprovação de projeto para obtenção de licenciamento ou autorização de construção ou funcionamento nos órgãos municipais competentes, os seguintes empreendimentos e atividades privados ou públicos:

XVI – intervenções e empreendimentos que constituam objeto de uma operação urbana consorciada.

§5º – O Estudo de Impacto de Vizinhança e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança -(EIV/RIV) será exigido mesmo que o empreendimento ou atividade esteja sujeito ao estudo prévio de impacto ambiental (EIA/RIMA), requerido nos termos da legislação ambiental.

Art. 3º -O EIV/RIV deverão ser elaborados de forma a permitir a avaliação dos impactos benéficos e dos adversos que um empreendimento ou atividade causará na sua vizinhança, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I -adensamento populacional;

II -equipamentos urbanos e comunitários;

III -uso e ocupação do solo;

IV -valorização imobiliária;

V -geração de tráfego e demanda por transporte público;

VI -ventilação e iluminação;

VII -paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;

VIII -nível de ruídos; IX -qualidade do ar;

X -vegetação e arborização urbana;

XI -capacidade da infraestrutura de saneamento.

§ 1º - O órgão municipal competente, responsável pela análise e aprovação do EIV/RIV, expedirá instrução técnica (IT) com a definição dos requisitos necessários à elaboração do EIV/RV, de acordo com a natureza específica do empreendimento ou atividade, no prazo máximo de trinta dias a partir da protocolização do projeto para aprovação.

§ 3º - O EIV/RIV deverá ser elaborado por equipe multidisciplinar, cujos membros deverão estar devidamente credenciados na sua área de atuação, que se responsabilizará pelas informações, resultados e conclusões apresentadas.

Art. 5º Durante o prazo da análise técnica do EIV/RIV, que deverá ser de, no máximo, noventa dias contados da data de anexação do respectivo estudo ao processo, caberá ao órgão municipal competente:

I -exigir esclarecimentos e complementação de informações ao empreendedor, quando necessário, nos primeiros trinta dias do prazo de análise técnica estipulado no caput deste artigo;

II -disponibilizar os documentos integrantes do EIV/RIV para consulta pública após sua aceitação;

III -receber manifestações por escrito;

IV -realizar audiências públicas, sempre que solicitado de acordo com o disposto no § 2º deste artigo.

§ 1º As exigências ao empreendedor a que se refere o inciso I deste artigo suspenderão o prazo para análise técnica até que as mesmas sejam devidamente atendidas no prazo de noventa dias, findo o qual o projeto será indeferido, salvo quando a comissão julgar pertinente a prorrogação do prazo.

§ 2º A audiência pública será realizada, de acordo com regulamentação municipal específica, sempre que o órgão municipal competente julgar necessário ou por outros órgãos públicos municipais, por mais de cinco organizações não governamentais constituídas há mais de um ano com sede no Município de Niterói e documentação atualizada ou por requerimento de, no mínimo, cem cidadãos comprovadamente residentes, um por domicílio, titulares de imóveis na vizinhança do empreendimento ou da atividade em análise.

Art. 6º A análise técnica deverá ser consolidada em parecer técnico conclusivo, no prazo estipulado no caput do art. 5º desta Lei, contendo, no mínimo:

I -caracterização do empreendimento, atividade e da respectiva área;

II -legislação aplicável;

III -análise dos impactos ambientais previstos;

IV -análise das medidas mitigadoras e compensatórias propostas;

V -análise dos programas de monitoramento dos impactos e das medidas mitigadoras;

VI -conclusão sobre a aprovação, proibição ou determinação de exigências, se necessário, para concessão da licença ou autorização do empreendimento ou da atividade em questão.

Cumpridas as exigências legais do art. 6º, II da Lei Municipal nº 2.051/2003, o próximo tópico abordará a análise dos impactos ambientais urbanísticos previstos, bem como das respectivas medidas mitigadoras.

4. ANÁLISE DOS IMPACTOS AMBIENTAIS E URBANÍSTICOS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS

A seguir é apresentado um resumo dos impactos ambientais e urbanísticos e das respectivas medidas mitigadoras previstas no EIV/RIV objeto de análise desse parecer. Os impactos apresentados se encontram coerentes com os efeitos esperados das intervenções descritas acima.

Impactos sobre o Adensamento Populacional

A análise dos impactos sobre o adensamento populacional tratou do crescimento do número de habitantes em alguns bairros da região, com a expansão do número de construções e a alteração do perfil social dos habitantes e da morfologia urbana dos bairros, contemplando os seguintes tópicos.

Pressão sobre a oferta de comércio e serviços

Trata-se do crescimento e alteração da demanda por comércio e serviços, criando um aumento nos preços da região e retirando certos pontos de comércio que não se adaptarem à nova demanda. Em reação natural, imagina-se que o maior fluxo de utilização desses espaços poderá gradativamente aumentar a capacidade do comércio para atender ao crescente número de usuários.

O EIV/RIV caracterizou a pressão sobre a oferta de comércio e serviços, como um impacto negativo, indireto, local, permanente, de médio prazo, reversível e magnitude média com importância pequena, sendo assim um impacto pouco significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) incentivar a qualificação dos estabelecimentos já existentes; (ii) propalar, junto aos novos empresários, que a construção e implantação de novos estabelecimentos comerciais, de serviço e lazer estejam em consonância com os parâmetros urbanísticos da região; (iii) estabelecer o diálogo e a participação das associações de moradores e empresariais de bairro na implantação da OUC;

(iv) estabelecer junto ao poder público medidas de incentivo a instalação de novos estabelecimentos, visando suprir a nova demanda; (v) incentivar a instalação de estabelecimentos de comércio/serviços diversificados a fim de atender a nova demanda e incentivar o uso misto (residencial e comercial/serviço) na área da OUC; (vi) incentivar a expansão da capacidade de atendimento dos estabelecimentos de lazer e fomentar a melhoria dos já existentes; e (vii) promover a melhoria dos espaços públicos como praças, parques e outros espaços.

Aumento de acidentes viários com a população

Trata-se da produção de dois efeitos. Por um lado, o aumento do número e da densidade de moradores e também da circulação de pessoas e veículos. Estes dois efeitos indicam a possibilidade de crescimento dos acidentes de trânsito, entre automóveis ou envolvendo ciclistas e pedestres.

O EIV/RIV caracterizou o aumento de acidentes viários com a população como um impacto negativo, indireto, local, permanente, de longo prazo, reversível e de magnitude pequena, mas com grande importância, sendo assim um impacto significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) propalar junto às populações dos bairros e usuários das principais vias as alterações no tráfego; (ii) adotar medidas redutoras de velocidade e sinalização; (iii) consolidar medidas para ao estímulo do uso de transportes públicos e alternativos como aumento da segurança no trânsito, faixas prioritárias, diminuição do tempo de viagem, condições de preço acessíveis à maioria da população; (iv) implantação de infraestrutura urbana e de serviços que facilitem e auxiliem a circulação de indivíduos com necessidades especiais, como rampas de acesso, sinalizadores no chão, sinais sonoros, dentre outros mecanismos; (v) implementar projetos de educação no trânsito e estímulo ao transporte público e alternativo nas escolas e nas comunidades da área de vizinhança; (vi) incentivar a implantação de ações previstas na Política de Pacificação no Trânsito; (vii) articular com a Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade e NITTRANS as ações de trânsito necessárias para a prevenção dos acidentes.

Impactos sobre a Infraestrutura Urbana

Interrupção das infraestruturas relativas ao abastecimento de água, esgoto, telefonia, energia elétrica, gás e coleta de lixo

Trata-se da interferência das obras nas redes de serviços públicos e vias de circulação. Os serviços de abastecimento de água, energia, gás canalizado, esgotamento sanitário, comunicações, transporte, redes pluviais poderão ser interrompidos temporariamente durante as intervenções planejadas, assim como a interrupção das vias públicas, para que a execução das melhorias esperadas.

O EIV/RIV caracterizou a interrupção das infraestruturas relativas ao abastecimento de água, esgoto, telefonia, energia elétrica, gás e coleta de lixo, durante o período das obras como um impacto negativo, direto, local, de curto prazo, temporário e reversível, apresentando média magnitude e média importância, e sendo assim significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) planejar e implantar ações de comunicação de ampla escala visando divulgar e manter a população afetada informada sobre serviços públicos afetados, remanejamentos, datas de duração de eventuais interrupções ou alterações nos serviços ou acidentes ocorridos; (ii) planejar as intervenções em conjunto com órgãos públicos/concessionárias e contratadas responsáveis, garantindo o remanejamento de redes em tempo hábil e com o mínimo de continuidade na oferta dos serviços; e (iii) executar cadastro detalhado e atualizado das redes de utilidade pública existentes nas áreas das intervenções.

Ampliação e requalificação das infraestruturas urbanas

Trata-se do aumento significativo na demanda por serviços públicos, exigindo melhor infraestrutura urbana.

O EIV/RIV caracterizou a ampliação e requalificação das infraestruturas urbanas como um impacto positivo, direto, local, permanente, a ser observado no médio prazo e irreversível. Caracteriza-se por apresentar média magnitude e média importância, classificando-se como significativo.

As medidas potencializadoras propostas foram: (i) incentivar o uso do espaço público com a promoção de atividades culturais nas praças e novas áreas de lazer; (ii) verificar, junto às operadoras e concessionárias dos serviços oferecidos, a possibilidade de expansão destes serviços para a nova demanda criada pelo conjunto de intervenções do empreendimento; (iii) buscar constantemente a democratização dos serviços e dos espaços públicos; (iv) desenvolver políticas de educação ambiental e uso do espaço público para os usuários das praças, áreas de lazer, do complexo de pescadores e do Mercado Popular; (v) promover discussão com a comunidade e associação de moradores sobre os usos das áreas de lazer e áreas verdes, assim como sobre os equipamentos que devem ser instalados ou removidos; (vi) desenvolver um amplo debate sobre o Mercado Popular e o Complexo dos Pescadores com os respectivos grupos e instituições afetadas e beneficiadas; (vii) inclusão de obras de arte que valorizem a cultura e os artistas niteroienses nas áreas de lazer; (viii) buscar junto às concessionárias de serviços públicos o atendimento da plenitude da população residente na Área Central de Niterói e da melhoria dos serviços ofertados; (ix) estimular formas ambientalmente mais adequadas de consumo e descarte de materiais sólidos e recursos naturais, principalmente a implementação de coleta seletiva e a diminuição do consumo de energia elétrica; e (x) estimular o uso racional da água como a captação de água da chuva por edifícios e a reutilização da água, conforme legislação municipal vigente: Lei nº 2.856, de 25 de Julho de 2011 e Lei nº 2.430, de 07 de Janeiro de 2009.

Pressão sobre os serviços de saúde e educação

Trata-se da pressão que o aumento da população fará sobre os serviços públicos, como o de saúde, com impactos diretos sobre o sistema e postos de saúde nos bairros diretamente afetados, e o de educação.

O EIV/RIV caracterizou a pressão sobre os serviços de saúde e educação como um impacto negativo, indireto, local, permanente, de longo prazo, reversível, de magnitude média e grande importância. Sendo assim o impacto é muito significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) articular com a Secretaria Municipal de Saúde, Prefeitura e órgãos afins para incentivar melhorias no setor de saúde diante o aumento de demanda; e (ii) articular com a Secretaria Municipal de Educação, Prefeitura e órgãos afins para incentivar melhorias no setor de educação devido ao aumento de demanda previsto.

Impacto sobre o Sistema Viário

Interrupção das vias de circulação

Trata-se das interrupções sobre o trânsito de veículos e de pessoas na área em razão da fase de obras da OUC, com desvios de fluxo e mudanças no sentido do tráfego.

O EIV/RIV caracterizou a interrupção das vias de circulação como um impacto negativo, direto, regional, temporário, de curto prazo, reversível, de magnitude grande e grande importância, sendo assim o impacto é muito significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) adotar amplo e eficiente sistema de sinalização e redução de velocidade nas vias; (ii) divulgar amplamente todos os desvios e modificações no trânsito para os moradores e demais usuários das vias; (iii) capacitar e manter agentes nas vias para controlar o trânsito e informar a população sobre as mudanças na circulação de pedestre e veículos, assim como mudanças nas paradas de ônibus durante todo o período da intervenção; (iv) articular com a NITTRANS – Niterói Transporte e Trânsito S/A, e a Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade e outros órgãos e instituições públicas para o planejamento das intervenções no tráfego. -Incentivar a implantação de ações previstas na Política de Pacificação no Trânsito.

Melhorias na circulação viária e infraestrutura de transporte

Trata-se das intervenções planejadas para a circulação viária, hoje saturada pelo excesso de carros e de linhas de ônibus. A OUC prevê intervenções importantes para a melhoria do sistema de circulação e da infraestrutura na área, para reestruturar o sistema de transporte.

O EIV/RIV caracterizou as melhorias na circulação viária e infraestrutura de transporte como um impacto positivo, direto, local, permanente, a ser observado no médio prazo e irreversível. Caracteriza-se por apresentar pequena magnitude e grande importância, classificando-se como significativo.

As medidas potencializadoras propostas foram: (i) realizar campanhas de sensibilização sobre os benefícios do uso de transporte público coletivo e combate ao uso excessivo de veículos particulares, assim como incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte; (ii) fiscalizar a qualidade e monitorar a eficiência dos novos serviços e intervenções implementadas, buscando sempre o aperfeiçoamento do sistema de circulação; (iii) buscar junto aos Governos Municipal e Estadual a execução de outras políticas públicas e projetos de intervenção urbana visando a melhoria e a maior democratização do transporte público; e (iv) incentivar as empresas de transporte para promover a melhoria dos serviços atualmente fornecidos e a utilização de veículos menos poluidores e mais econômicos.

Impactos sobre a Valorização Imobiliária

Trata-se da repercussão sobre o valor imobiliária de toda a região e na área de vizinhança.

O EIV/RIV caracterizou os impactos sobre a valorização imobiliária como positivo, indireto, local, de longo prazo, permanente, irreversível, de grande magnitude e média importância, se caracterizando como muito significativo.

As medidas potencializadoras propostas foram: (i) potencializar as políticas de melhoria do espaço urbano e dos serviços públicos.

Impacto sobre a Morfologia Urbana

Ocorrência de movimentos de massa

Trata-se da ocorrência de problemas relacionados à queda de blocos dos morros e soterramento de edificações.

O EIV/RIV caracterizou a ocorrência de movimentos de massa como um impacto negativo, direto, local, curto prazo, permanente, irreversível e de grande importância e magnitude, classificado como muito significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) evitar, ao máximo, as intervenções em encostas de declividade acima de 30°; (ii) construir mecanismos de dissipação da drenagem proveniente do escoamento superficial, tal como canaletas; e (iii) revegetar trechos de encosta de alta declividade, próximos dos locais onde haverá intervenções.

Impacto sobre o Sistema Econômico Municipal

Dinamização da Economia e Aumento da Arrecadação de Impostos Municipal

Trata-se da criação de, aproximadamente, 17 mil novas unidades comerciais nos bairros da área de vizinhança. Os novos estabelecimentos poderão gerar postos de trabalhos e operações comerciais que vão gerar maior arrecadação de tributos.

O EIV/RIV caracterizou a dinamização da economia e aumento da arrecadação de impostos municipal como um impacto positivo, direto, local, permanente, a ser observado no longo prazo e irreversível. Caracteriza-se por apresentar média magnitude e grande importância, classificando-se como muito significativo.

As medidas potencializadoras propostas foram: (i) recomendar às construtoras à maximização da contratação de mão de obra no município e, se possível, nos bairros da área de vizinhança durante a construção; (ii) incentivar as empresas e estabelecimentos sediados na região a transações de aquisição de bens de consumo e à contratação de

prestação de serviço; (iii) estimular e incentivar os empresários e profissionais liberais a estabelecerem seus negócios na área da OUC; e (iv) prover todas as condições necessárias para que haja um ambiente físico e social adequado aos novos investimentos na área de intervenção.

Encarecimento do custo de vida

Trata-se do aumento do custo de vida e do valor do solo na região, que hoje conta com um perfil de população com baixo poder aquisitivo.

O EIV/RIV caracterizou o encarecimento do custo de vida como um impacto negativo, indireto, local, permanente, a ser observado no longo prazo e irreversível. Caracteriza-se por apresentar média magnitude e grande importância, classificando-se como muito significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) criar mecanismos de desenvolvimento da renda nas comunidades carentes existentes dentro da OUC; (ii) incentivar junto ao Poder Público, sempre que necessário, as prerrogativas legais de implementação de taxa sociais para as populações mais carentes, de modo a impedir ou minimizar o êxodo dessa população; (iii) melhoria dos serviços e espaços públicos destinados à saúde, educação e lazer; (iv) estimular práticas de economia solidárias e outras medidas para o desenvolvimento econômico destas comunidades e de seus moradores; (v) todas as medidas recomendadas deverão ser implementada junto ao Poder Público e as comunidades; e (vi) promover as recomendações do Programa de Acompanhamento da Transferência das Moradias e Boxes dos Pescadores.

Deslocamento do Comércio Ambulante

Trata-se do deslocamento dos trabalhadores informais ao Mercado Popular e a insegurança sobre o comércio que isso gera.

O EIV/RIV caracterizou o deslocamento do comércio ambulante como um impacto negativo, indireto, local, permanente, a ser observado no médio prazo e reversível. Caracteriza-se por apresentar pequena magnitude e pequena importância, classificando-se como pouco significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) regularizar a situação do maior número possível de vendedores ambulantes no município; (ii) reservar outros espaços no centro da cidade para o estabelecimento dos vendedores ambulantes não absorvidos pelo Mercado Popular proposto; (iii) promoção de campanhas de divulgação da nova localidade; (iv) criação de programas de assistência e capacitação para os trabalhadores informais; e (v) incentivar a (re)qualificação dos camelôs para que se tornem microempreendedores individuais.

Ordenamento das Calçadas

Trata-se do ordenamento das calçadas de Niterói, em razão do deslocamento do comércio ambulante para o Mercado Popular.

O EIV/RIV caracterizou o ordenamento das calçadas como um impacto positivo, direto, local, permanente, a ser observado no curto prazo e reversível. Caracteriza-se por apresentar pequena magnitude e pequena importância, classificando-se como pouco significativo.

As medidas potencializadoras propostas foram: (i) regularizar a situação do maior número possível de vendedores ambulantes no município; (ii) reservar outros espaços na cidade para o estabelecimento dos vendedores ambulantes; e (iii) estabelecer um permanente diálogo pacífico entre o Poder Público e os trabalhadores de rua.

Impactos sobre a Qualidade de Vida

Alteração da Qualidade de Vida

Trata-se de melhorias previstas pelo projeto em áreas de lazer, a diminuição dos tempos de deslocamentos, e a criação de corredores livres.

O EIV/RIV caracterizou a alteração da qualidade de vida como um impacto positivo, direto, local, permanente, a ser observado no médio prazo e irreversível. Caracteriza-se por apresentar grande magnitude e grande importância, classificando-se como muito significativo.

As medidas potencializadoras propostas foram: (i) incentivar o uso dos espaços de lazer e cultura da cidade; (ii) manter a preocupação com a manutenção e conservação dos espaços públicos; (iii) realizar campanhas de sensibilização sobre os benefícios do uso de transporte público coletivo e combate ao uso excessivo de veículos particulares, assim como incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte; (iv) buscar melhorar a vida dos habitantes já residentes na área de vizinhança, evitando ao máximo, ao longo da execução do projeto, políticas de deslocamento compulsório da população; (v) promover, junto ao Poder Público, melhorias nas áreas de segurança, fiscalização, limpeza de vias e serviço de coleta de lixo; e (vi) incentivar ações de direcionamento da população moradora de rua e usuários de drogas para abrigos municipais e centros de reabilitação, em parceria com a Prefeitura.

Deslocamento dos pescadores na Área Central de Niterói

Trata-se do deslocamento dos grupos de pescadores, com impactos no seu cotidiano devido às obras para a construção do complexo dos pescadores.

O EIV/RIV caracterizou o deslocamento dos pescadores na área central de Niterói como um impacto negativo, direto, local, permanente, a ser observado no curto prazo e irreversível. Caracteriza-se por apresentar média magnitude e grande importância, classificando-se como significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) realização de negociação para indenizações de benfeitorias, tendo em vista que o terreno hoje ocupado é de domínio pleno da União, e de deslocamentos da população dentro de uma filosofia participativa, democrática e descentralizada; (ii) ampla divulgação local dos critérios de aquisição das propriedades e reassentamento da população afetada; (iii) monitorar as condições de vida e reassentamento da população deslocada; e (iv) implementar as recomendações do Programa de Acompanhamento da Transferência das Moradias e Boxes dos Pescadores.

Impacto na Vegetação e Arborização Urbana

Supressão Vegetal

Trata-se de necessidade de suprimir parcela do arvoredo urbano para viabilizar as intervenções proposta na OUC.

O EIV/RIV caracterizou a supressão vegetal como um impacto negativo, direto, local, permanente, a ser observado no curto prazo e irreversível. Caracteriza-se por apresentar média magnitude e média importância, classificando-se como significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) implementar um projeto de arborização urbana para as calçadas que sofrerão intervenções do projeto proposto; (ii) implementar um projeto de arborização para as praças e parques; e (iii) compensar com a plantação de mudas de espécies nativas da Mata Atlântica.

Impacto sobre a Qualidade do Ar e Microclima

Alteração na Qualidade do Ar

Trata-se do aumento nos níveis de emissão de poeiras e gases na área de vizinhança durante a fase de obras do projeto, resultado de demolição de edifícios antigos e construção de passagens subterrâneas.

O EIV/RIV caracterizou a alteração na qualidade do ar como um impacto negativo, direto, local, curto prazo, temporário, reversível e de média importância e magnitude, sendo significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) minimizar, ao máximo, a duração dos desvios de tráfego a fim de evitar um aumento das emissões atmosféricas decorrente dos possíveis engarrafamentos ocasionados pelos mesmos; (ii) proceder a manutenção de regulação dos veículos utilizados nas obras, observando os limites legais de emissão de gases; (iii) abastecer os veículos em postos de serviços credenciados, evitando-se, assim, o armazenamento de combustível e a utilização de combustíveis adulterados; (iv) adequar os horários de tráfego de veículos pesados em função das características de tráfego das

áreas de intervenções pelas obras, para evitar congestionamentos; (v) implantar Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar na área de intervenção, durante todo o período de obras.

Microclima

A arborização com implantação de corredores verdes, revitalização de áreas verdes já existentes e construção de edifícios de gabaritos superiores aos atuais provocarão alterações no microclima da área de vizinhança. Tais intervenções, porém, provocarão distintas alterações no aspecto em questão.

Mudanças no microclima em decorrência da arborização.

Trata-se do incremento da quantidade de árvores, com um melhor conforto térmico, temperaturas mais amenas e maior umidade.

O EIV/RIV caracterizou as mudanças no microclima em decorrência da arborização como um impacto de natureza positivo, de incidência direta, local, longo prazo, permanente, reversível, porém com grande importância e média magnitude, sendo, portanto, significativo.

Mudanças no microclima devido ao aumento do gabarito dos edifícios.

Trata-se do impacto gerado pelo aumento do gabarito da região na circulação de ventos.

O EIV/RIV caracterizou as mudanças no microclima devido ao aumento do gabarito dos edifícios como um impacto de natureza negativo, de incidência direta, local, longo prazo, permanente, irreversível, porém com média importância e pequena magnitude, sendo classificado como pouco significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) buscar manter o maior afastamento possível entre os edifícios a fim de possibilitar a circulação dos ventos; (ii) utilizar material de construção que não tenha o calor específico muito alto para minimizar o aumento da temperatura; e (iii) projetar os novos edifícios de forma a gerar o menor sombreamento possível durante a maior parte dos dias.

Degradação das Vias

Trata-se do impacto relacionado à quantidade de veículos pesados e de grande porte, em razão dos desmontes e das obras que ocorrerão na região, além da coleta de lixo.

O EIV/RIV caracterizou a degradação das vias rodoviárias como um impacto negativo, direto, local, temporário, com seus efeitos sentidos no curto prazo. É reversível, sendo de pequena magnitude e de pequena importância. Sua importância, portanto, deve ser considerada pouco significativa.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) recuperar os buracos, desníveis e sinalização horizontal na pista ao longo do processo de implantação da OUC, à medida que estes forem se degradando; e (ii) cumprir as regras de peso máximo por eixo dos veículos de carga, através de fiscalização.

Acidentes com a População

Trata-se do aumento de risco de acidentes com os condutores de automóveis, ciclistas e pedestres.

O EIV/RIV caracterizou os acidentes com a população como um impacto negativo, indireto, local, temporário, de curto prazo e reversível. Sua magnitude é pequena e a importância é grande, sendo assim o impacto é significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) divulgar as normas de segurança do trabalho junto aos motoristas dos veículos de serviço voltadas para a prevenção de acidentes; (ii) propalar junto às populações dos bairros e usuários das principais vias as alterações no tráfego e o percurso dos caminhões; (iii) adotar medidas redutoras de velocidade e sinalização; (iv) planejar adequadamente o percurso e horários dos transportes pesados buscando prejudicar minimamente à população; e (v) implementar projetos de educação no trânsito nas escolas e comunidades próximas às áreas da OUC.

Alterações na Qualidade do Ar

Trata-se da expectativa de que o trânsito se torne mais fluido uma vez instaladas as intervenções como as ciclovias e as passagens subterrâneas, com a redução na concentração de poluentes.

O EIV/RIV caracterizou as alterações na qualidade do ar como um impacto de natureza positivo, de incidência indireta, local, curto prazo, temporário, reversível, porém com média importância e magnitude, sendo, portanto, significativo.

Impacto sobre a Geração de Emprego, Renda e Arrecadação Fiscal

Trata-se da geração de empregos diretos e indiretos no setor de construção civil e dos setores indiretamente beneficiados, com crescimento da massa salarial e de consumo de bens e serviços, e da arrecadação fiscal.

O EIV/RIV caracterizou o impacto sobre a geração de emprego, renda e arrecadação fiscal como positivo, direto, regional, temporário, de curto prazo e reversível. Deve ser considerado de média magnitude e de grande importância, sendo assim muito significativo.

As medidas potencializadoras propostas foram: (i) recomendar as empreiteiras à maximização da contratação de mão de obra durante a construção na cidade de Niterói, incluindo, se necessário, alguns programas de capacitação; e (ii) desenvolver ações de comunicação social visando difundir informações sobre aspectos que contribuam para ampliar a apropriação de benefícios advindos da implantação das obras e, portanto, o desenvolvimento social e econômico da região.

Impacto sobre a Perda de Emprego, Renda e Arrecadação Fiscal

Trata-se do impacto ao fim da fase de construção, com a desmobilização dos trabalhadores, e de contratos de insumos para as obras. Pode ter como consequência a redução dos empregos e da arrecadação municipal.

O EIV/RIV caracterizou o impacto sobre a perda de empregos, renda e da receita fiscal decorrente do encerramento das obras como negativo, direto, regional, permanente, de longo prazo e irreversível, podendo ser considerado de média magnitude e grande importância, classificando-se como muito significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) incentivar à contratação de mão de obra local, para que com o término das obras os contingentes de trabalhadores dispensados possam ser mais facilmente absorvidos nos tecidos sociais locais; e (ii) qualificar os empregados com cursos técnicos e de especialização permitindo-o competir com maior capacidade do mercado de trabalho após a OUC.

Impacto sobre a alteração no valor do aluguel e perda da receita dos estabelecimentos e atividades comerciais e de serviços

Trata-se de impacto dos transtornos durante a fase de obras sobre o valor dos aluguéis e nas atividades comerciais.

O EIV/RIV caracterizou o impacto sobre alteração nos valores dos aluguéis e da perda de receita dos estabelecimentos e atividades comerciais e de serviços durante o período de implantação da OUC como negativo, indireto, local, de curto prazo, temporário e irreversível, possuindo pequena magnitude e média importância, e se caracterizando como pouco significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) desenvolver um espaço de diálogo junto aos moradores, comerciantes e prestadores de serviços impactados e suas entidades representativas no sentido de solucionar os problemas, o desconforto produzido pelas obras e a dificuldade de acessibilidade dos consumidores e fornecedores; (ii) divulgar antecipadamente e amplamente as ações da OUC, para que os moradores e empresários situado no entorno das obras possam planejar suas atividades, de modo a minimizar os impactos durante a construção; e (iii) minimizar ao máximo os danos causados sobre à vizinhanças.

Impacto sobre o Incômodo de Vizinhança

Trata-se de incremento de poluições sonoras, do ar e sísmicas no ambiente, com o funcionamento de equipamentos e máquinas nas obras de construção civil e de circulação de veículos pesados.

O EIV/RIV caracterizou o impacto sobre o incômodo de vizinhança como negativo, direto, local, temporário, sentido no curto prazo, irreversível, de grande magnitude e importância, devendo ser classificado como muito significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) informar exaustivamente a população residente sobre os impactos negativos diferenciados que serão gerados a partir da implantação da OUC; (ii) divulgar os horários das atividades mais impactantes e os trajetos percorridos pelos veículos contratados; (iii) instalar um serviço de diálogo com a população para reclamações, informações e sugestões; (iv) manter instrumentos de controle de vibrações, ruídos e poluição do ar; (v) avisar antecipadamente e amplamente as ações da OUC que poderão provocar impactos diretos sobre a população vizinha; e (vi) promover mecanismos para minimizar e mitigação os distintos impactos de vizinhas.

Impacto sobre a Produção e Nível de Ruídos

Trata-se da elevação dos níveis de ruído ambiental em decorrência do funcionamento dos equipamentos e máquinas nos canteiros de obras, assim como nas rotas de bota-fora e transporte de materiais. Também foram apresentados nesses itens impactos do transporte de material para as obras sobre o trânsito da região.

O EIV/RIV caracterizou o impacto sobre a produção e nível de ruídos como negativo, direto, local, curto prazo, temporário, reversível e de grande magnitude, média importância e muito significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) escolher equipamentos com tecnologia mais silenciosa, para realizar uma determinada tarefa; (ii) restringir o horário das atividades. Durante o período noturno, das 22h às 7h do dia seguinte, deverão ser proibidas as atividades muito ruidosas; (iii) planejar (rota, horários) a circulação dos caminhões para produzir o mínimo de incômodo às populações vizinhas; (iv) enclausurar, quando possível, as fontes mais ruidosas localizadas; e (v) implantar barreiras de atenuação de ruído nos locais mais vulneráveis à ocorrência deste impacto.

Geração de Resíduos Sólidos

Trata-se dos resíduos gerados nas obras de grande porte, com o transporte e depósito em local devidamente credenciado e licenciado.

O EIV/RIV caracterizou a geração de resíduos sólidos durante o período de obras como um impacto de natureza negativa, local, de incidência direta, de curto prazo, temporário, reversível, porém com importância e magnitude pequena, sendo pouco significativo.

As medidas mitigadoras propostas foram: (i) buscar ao máximo a reutilização do material gerado, incorporando-o sempre que possível na obra; (ii) efetuar a disposição dos resíduos em conformidade com o estabelecido na Resolução CONAMA nº. 307 de 2002 (alterada pela CONAMA nº 348/2004 e CONAMA nº 431/2011); e (iii) implementar Sistema de Gerenciamento de Resíduos.

Impactos na Mobilidade

O EIV/RIV analisou os possíveis impactos na mobilidade urbana em dois momentos, durante e após a execução das obras. Dois elementos foram comparados: (a) os possíveis reflexos na demanda por transportes, notadamente nas viagens casa-trabalho a partir dos elementos estruturais: construção de habitações e de áreas para fins comerciais; e (b) o alcance das medidas físicas e operacionais propostas no âmbito do Projeto OUC para mitigar tais efeitos.

Possíveis reflexos na produção de viagens

O EIV/RIV caracterizou os possíveis reflexos na produção de viagens como (a) de pouca significância do volume de pessoas das situações de crescimento vegetativo e de outros moradores atraídos pelo projeto e (b) de redução da quantidade de viagens chegando ao centro pela manhã em decorrência, justamente, da migração de residentes para Área Central.

A conclusão foi de que o reflexo esperado na produção de viagens pela OUC deverá ser no sentido de redução da quantidade de viagens produzidas.

Possíveis reflexos na atração de viagens

O EIV/RIV demonstrou que o pequeno porte da área comercial e a natureza das atividades previstas, juntamente com a proximidade casa-trabalho, caracterizam os possíveis reflexos na atração de viagens como positivo, cabendo ressaltar que as medidas propostas — de reordenamento e de investimento na melhoria dos serviços de transportes coletivos, de ajustes da rede de serviços, de reordenamento do tráfego, os investimentos previstos no sistema circulação etc. — possibilitarão esse impacto seja potencializado pelos ganhos de capacidade e de qualidade obtidos.

Parecer Conclusivo sobre os Impactos Urbanísticos, Medidas Mitigadoras e Compensatórias

Analisando-se os impactos ambientais e urbanísticos previstos e as respectivas medidas mitigadoras propostas, conforme resumo apresentado, conclui-se que foram utilizadas metodologias adequadas na aferição dos impactos e na propositura das medidas mitigadoras. Similarmente, os impactos foram dimensionados com clareza e as medidas mitigadoras recomendadas estão em acordo com os impactos previstos.

5. ANÁLISE DOS PROGRAMAS DE MONITORAMENTO DOS IMPACTOS RECOMENDADOS

Neste tópico, são apresentados os programas de monitoramento dos impactos descritos na atualização do EIV/RIV, com base nas medidas mitigadoras recomendadas.

Programa Ambiental de Construção

O Programa Ambiental de Construção – PAC das obras de implantação da OUC apresenta as técnicas e critérios básicos a serem empregados durante a etapa de implantação da OUC. O objetivo é a prevenção e controle dos impactos ambientais adversos, pois todas as ações de implantação da OUC combinam-se numa rede de serviços e equipamentos que podem provocar alterações permanentes e temporárias na área em questão.

Com intuito de obedecer à legislação, o EIV concluiu que se faz necessária a elaboração de um programa para assegurar que as obras sejam implantadas e operem em condições de segurança, de modo a evitar danos ambientais tanto nas áreas de trabalho, quanto em seu entorno. Assim, são estabelecidas ações para prevenir e reduzir impactos, assim como para promover medidas mitigadoras e de controle aos impactos apontados acima.

Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar

As inúmeras atividades desenvolvidas durante a etapa de implantação da OUC causarão alteração na qualidade do ar, tanto na etapa de implantação, como na etapa de operação.

A alteração negativa na qualidade do ar, causadas pelos poluentes liberados em decorrência das atividades de implantação da OUC, podem interferir negativamente na saúde e bem-estar da população residente e transeunte da área em questão.

O Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar tem como objetivo avaliar a qualidade do ar, acompanhar as tendências e mudanças dessa qualidade, assim como fornecer dados para ativar ações que minimizem os efeitos do impacto durante a execução das obras.

Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibrações

Obras civis em geral podem resultar em elevados níveis de pressão sonora, principalmente em decorrência das atividades de remoção do asfalto, movimentação de maquinário e escavação. As obras de requalificação acarretarão a movimentação de máquinas e caminhões de grande porte, que poderá causar alterações às condições de conforto acústico do entorno. Durante as obras haverá alteração no trânsito, pois as vias principais estarão em obras, aumentando os ruídos e vibrações em vias secundárias. Com isso, existe a necessidade de um programa de monitoramento de Ruídos e Vibrações, como instrumento de melhoria da qualidade ambiental local.

O objetivo, portanto, é fazer um monitoramento e análise do nível de ruídos e vibrações, verificando se há adequação aos padrões da Resolução CONAMA 001/90 que estabelece critérios e padrões para emissão de ruídos por atividades industriais e considera como aceitáveis os níveis de ruído previstos pelas normas ABNT NBR 10.151/87 -Avaliação do ruído em áreas habitadas visando o conforto da comunidade e NBR 10152 -Níveis de ruído para conforto acústico. O objetivo também engloba a identificação da fonte e a apresentação de alternativas de controle para parâmetros que estiverem fora das normas.

Programa de Monitoramento de Vetores e Epidemiológico

A OUC se pauta em uma diversidade de intervenções urbanas, cuja modificação do espaço da cidade se fará principalmente por obras de construção civil. Essas alterações do uso do solo produzirão uma variedade de impactos negativos para a população da área de vizinhança, pela maior exposição ao barulho, a piora momentânea no trânsito da cidade, o fechamento de áreas de lazer e as incertezas referentes ao futuro do local onde habitam ou trabalham. Todos esses aspectos podem resultar em elevação do stress. O EIV/RIV destacou que as obras na superfície do terreno urbano, assim com os canteiros de obra, produzem poluição do ar pela suspensão de particulados, que agravam doenças respiratórias e alergias nos indivíduos e grupos mais vulneráveis.

Além disso, ao longo das obras, as áreas transformadas para construção civil, os canteiros de obra e as áreas de demolições se tornam ambientes extremamente propícios ao surgimento e proliferação desses transmissores de doenças, por isso devem ser tratados com atenção e cuidado pelo empreendedor.

Considerando-se o largo período de implantação da OUC proposta, a vasta área que impactará e também o fato da região Metropolitana do Rio de Janeiro estar sofrendo de seguidos surtos epidemiológicos, em particular de dengue, o Programa de Monitoramento de Vetores e Epidemiológico deverá monitorar e controlar o aparecimento de vetores causadores de doenças, o que inclui um acompanhamento epidemiológico a fim de verificar e acompanhar o surgimento de casos de doenças relacionadas à execução das obras na área de vizinhança.

Os principais objetivos do Programa são: (i) monitorar a proliferação de vetores e doenças que estejam de alguma forma relacionada às obras; (ii) promover medidas necessárias para prevenção de vetores e em caso de indícios e medidas de extinção dos vetores; (iii) fiscalizar recorrentemente os canteiros de obra para identificar possíveis focos de proliferação de vetores transmissores de doenças; (iv) acompanhar a população residente e também os trabalhadores da obra com o objetivo de verificar o surgimento de doenças relacionadas à obra; e (v) promover a coleta regular de lixo e a limpeza nos canteiros de obra e também nas vias que sofrerão intervenções.

Programa de Monitoramento de Percepção dos Impactos na População

Tendo em vista os grandes impactos que serão provocados pelas intervenções urbanas propostas pela OUC, faz-se necessário um mecanismo de monitoramento dos efeitos desses impactos sobre a população e como ela vem sentindo tais transformações.

De acordo com a análise do EIV, na fase de implantação da OUC deverá ocorrer uma série de impactos de natureza negativa, que terão seus efeitos sentidos pela população que reside e/ou desenvolve atividades econômicas nas áreas de intervenção ou nas proximidades gerando transtornos diversos, como elevação do nível de ruído, poeira, alterações no trânsito e nos acessos de pedestres, etc.

Assim, o Programa de Monitoramento de Percepção dos Impactos na População terá como função promover um canal de comunicação e interação com o público a ser atingido pelo OUC. O Programa irá trabalhar com a população diretamente afetada, buscando identificar os efeitos dos impactos socioambientais da OUC, tentando solucioná-los com maior brevidade possível. Por isso, será de suma importância a instalação de meios de contato e comunicação direta entre o empreendedor e a população. Essa maior proximidade entre empreendedor e a população tem por meta a identificação das principais reclamações, preocupações e queixas sobre a OUC, além de informar e esclarecer sobre as medidas de mitigação tomadas.

Os principais objetivos do Programa são: (i) monitorar o nível de impacto a partir da percepção dos grupos afetado; (ii) criar meios de comunicação entre empreendedor e população afetada para eventuais reclamações e reivindicações; (iii) solucionar ou mitigar em diálogo com os grupos afetados os impactos sentidos ao longo do período de implantação da OUC; e (iv) divulgar amplamente ao público interessado as informações relativas à OUC e as mudanças na vida dos moradores, empresários, trabalhadores e transeuntes.

Programa de Acompanhamento da Transferência das Moradias e Boxes dos Pescadores

No caso específico da OUC, serão impactados pelas obras previstas dois grupos sociais.

O primeiro grupo refere-se à comunidade da Rua da Lama, composta em sua grande maioria por pescadores tradicionais e suas famílias. Para esse grupo prevê-se a transferência das atuais moradias para uma vila que será construída muito próxima à localização atual da comunidade. A transferência para um local muito próximo das famílias afetadas diminuirá em muito os impactos socioculturais tendo em vista que as relações sociais tenderão a se manter. A proposta é que as famílias afetadas somente se desloquem para as novas moradias depois da vila estar completamente finalizada.

Eventuais atividades que não sejam aquelas ligadas à pesca deverão ser identificadas para possibilitar o encaminhamento de soluções visando à manutenção da renda familiar advinda dessa atividade.

O segundo grupo impactado diz respeito aos pescadores que guardam suas embarcações em boxes (conjunto formado de uma rampa para elevação da embarcação fora d'água e de abrigo para equipamentos de pesca e materiais diversos) localizados na área lateral do entroncamento de pedras ao lado do Terminal Rodoviário. Esses boxes, em sua grande maioria, são utilizados somente para os fins a que se destinam, contudo foram identificados alguns moradores no local que utilizam os abrigos como moradias precárias.

Os impactos sobre a população formada por esses dois grupos ocorrerão no período de implantação da OUC, quando serão alteradas as áreas de moradia desses indivíduos para serem futuramente ocupadas pela infraestrutura do empreendimento. Os deslocamentos podem provocar a perda de emprego, renda e das bases de sustentação social e econômica, pois alguns estabelecimentos podem ser comerciais e de serviço ou mesmo muitas vezes os locais de residência também são empreendimentos familiares. Também alguns efeitos psicológicos são sentidos pela perda dos laços sociais de amizade e culturais com o espaço onde se vivia. Deste modo, os indivíduos deslocados devem passar a ser monitorados periodicamente, no sentido de evitar que percam suas condições de vida pretéritas.

Os principais objetivos do Programa são: (i) monitorar em todas as fases do empreendimento os indivíduos afetados que serão passíveis de compensação por deslocamento para outras áreas; (ii) avaliar as condições sociais e econômicas dos indivíduos atingidos após o deslocamento; (iii) acompanhar os mecanismos de compensação e mitigação; (iv) zelar pela manutenção da condição de vida pretérita dos indivíduos afetados, visando sempre à melhoria da qualidade de vida; (v) identificar eventuais prejuízos, perdas e/ou distúrbios sociais, econômicos e psicológicos e formular maneiras de mitigá-los.

Parecer Conclusivo sobre os Programas de Monitoramento dos Impactos Recomendados

Os programas de monitoramento recomendados pelo EIV/RIV estão coerentes com os impactos previstos e devem contribuir para que tais impactos sejam mitigados, devendo ser posteriormente melhor detalhados (quando os estudos de engenharia alcançarem um maior detalhamento).

6. CONCLUSÕES

Com base nas informações contidas no EIV/RIV resumidamente apresentados na parte inicial desse parecer, pode-se assim consolidar o resultado desta avaliação:

- A avaliação de impactos do projeto proposto evidenciou dezenove impactos negativos, sendo seis pouco significativos, seis significativos e sete muito significativos, podendo todos serem mitigados com a implementação de um conjunto de medidas mitigadoras e programa de monitoramento propostos com a finalidade de minimizar os seus efeitos na ambiência urbana. Os principais impactos negativos se concentram na etapa de obras do empreendimento, com a interrupção das vias de circulação e o incômodo na área de vizinhança.
- O estudo apontou ainda nove impactos positivos, sendo cinco de grande importância, três de média importância e um de pequena importância, com a proposta de adoção de medidas potencializadoras de seus efeitos. Os principais impactos ambientais positivos estão relacionados com as melhorias na mobilidade e na infraestrutura urbana da Área Central de Niterói. Efeitos positivos relacionados à atividade econômica na região se dão pela geração de empregos temporários e permanentes, além de um incremento na arrecadação de impostos na fase de operação.

Corroboramos a conclusão dos estudos de que se cotejando os impactos positivos e os negativos, depreende-se claramente pela viabilidade urbanística e ambiental da OUC, desde que tomadas às medidas mitigadoras e empreendidos os programas de monitoramento recomendados. Portanto, consideramos aprovado o EIV/RIV pela Comissão de Análise de Edificações (CAEd) da Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade.