

3. Túnel Rebouças

3.1 Sentido LAGOA ? SÃO CRISTÓVÃO

Vias: Viaduto Saint Hilaire, Túnel André Rebouças (Galeria Lagoa ? Cosme Velho), Viaduto José Alencar, Túnel André Rebouças (Galeria Cosme Velho ? Rio Comprido), Avenida Vital Brasil, Avenida Engenheiro Freyssinet e Elevado Rufino de Almeida Pizarro;

Dias e horários: às terças-feiras, das 23h30 às 5h dos dias subsequentes.

3.2 Sentido SÃO CRISTÓVÃO ? LAGOA

Vias: Elevado Rufino de Almeida Pizarro, Avenida Engenheiro Freyssinet, Avenida Vital Brasil, Túnel Antônio Rebouças (Galeria Rio Comprido ? Cosme Velho), Viaduto José Alencar, Túnel Antônio Rebouças (Galeria Cosme Velho ? Lagoa), Viaduto Saint Hilaire e Viaduto Humberto Vital Bandeira de Mello;

Dias e horários: às quintas-feiras, das 23h30 às 5h dos dias subsequentes.

4. Túnel Vice-Presidente da República José Alencar

4.1 Sentido GUARATIBA ? RECREIO DOS BANDEIRANTES

Via: Túnel Vice-Presidente da República José Alencar (Galeria Guaratiba ? Recreio);

Dias e horários: às quintas-feiras, das 23h às 4h dos dias subsequentes.

4.2 Sentido RECREIO DOS BANDEIRANTES ? GUARATIBA

Via: Túnel Vice-Presidente da República José Alencar (Galeria Recreio ? Guaratiba);

Dias e horários: às terças-feiras, das 23h às 4h dos dias subsequentes.

(*) Republicada por ter saído com incorreções no D.O. Rio de 29/12/2023.

(*) PORTARIA TR/SUBTT/CRV Nº 4.416 EM 9 DE JANEIRO DE 2024.

AUTORIZA A INTERDIÇÃO AO TRÂNSITO DE VEÍCULOS EM VIA DO BAIRRO RECREIO DOS BANDEIRANTES PARA REALIZAÇÃO DE OBRAS DE RECAPEAMENTO DE PISTA - OBRA BRT TRANSOESTE LOTE I.

O COORDENADOR DA COORDENADORIA DE REGULAMENTAÇÃO E INFRAÇÕES VIÁRIAS - TR/SUBTT/CRV, no uso de suas atribuições legais,

CONSIDERANDO o disposto no Art. 2º c/c o Art. 24, inciso II e no Art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro,

CONSIDERANDO o parecer técnico nº 125 da CET/PRE/CTRT/AP-4,

RESOLVE:

Art. 1º Autorizar a interdição ao trânsito de veículos na Avenida das Américas (Túnel Vice-Presidente José de Alencar), pista sentido Santa Cruz.

Art. 2º Esta autorização só será válida se forem cumpridos os dispositivos contidos nos artigos 94 e 95 do Código de Trânsito Brasileiro, ficando o infrator pela inobservância dos aludidos dispositivos sujeito a multa conforme previsto no C.T.B., independente das cominações cíveis e penais cabíveis.

Art. 3º Esta Portaria terá validade de 11 a 18 de janeiro de 2024, das 22h30min às 5h30min dos dias subsequentes, revogadas as disposições em contrário.

(*) Republicada por alteração no D.O. Rio de 10/01/2024.

COORDENADORIA DE REGULAMENTAÇÃO E INFRAÇÕES VIÁRIAS DESPACHO DO COORDENADOR EXPEDIENTE DE 10/01/2024

Conforme o Art. 95 da Lei 9.503 de 23/09/97 (C.T.B) e Resolução SMTR nº 3.635, de 16 de agosto 2023, autorizo a implantação das Ondulações Transversais, dos seguintes processos:

CET-RIO/CTRT/AP-3N2

PROCESSO: MTR-PRO-2024/00486 TIPO: "B"

VIA: Rua Antônio João

BAIRRO: Cordovil

CET-RIO

Companhia de Engenharia de Tráfego
Rua Dona Mariana, nº 48 - Botafogo - Tel.: 2535-6100/ 2535-6101

ATO DO DIRETOR-PRESIDENTE PORTARIA "N" Nº. 005/CET-RIO RIO DE JANEIRO, 10 DE JANEIRO DE 2024.

Define novos procedimentos para a tramitação interna de processos de análise de impacto no Sistema Viário e de Polos Geradores de Viagens (PGVs) na Companhia de Engenharia de Tráfego - CET-Rio.

O DIRETOR-PRESIDENTE DA COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET-RIO, no uso de suas atribuições estatutárias,

CONSIDERANDO o disposto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro;

CONSIDERANDO o Decreto Rio nº 53.574, de 21 de novembro de 2023, alterado pelo Decreto Rio nº 53.877, de 09 de janeiro de 2024;

CONSIDERANDO a necessidade de atualização dos procedimentos para análise dos processos de Polos Geradores de Viagens (PGVs) no âmbito da CET-Rio;

CONSIDERANDO que a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET-Rio, no âmbito de suas atividades, tem como competência estabelecer os critérios para as análises desses Polos Geradores de Viagens - PGVs;

CONSIDERANDO a necessidade de reestruturação e atualização dos procedimentos internos de análise desses projetos;

RESOLVE:

Art. 1º. Definir novos procedimentos para a tramitação interna de processos de análise de impacto no Sistema Viário e de Polos Geradores de Viagens (PGVs) na Companhia de Engenharia de Tráfego - CET-Rio.

Art. 2º. Todos os processos de PGVs deverão ser encaminhados diretamente para a Diretoria Técnica da CET-Rio (PRE/DTE), independente de sua atividade, que os encaminhará para a Coordenadoria Técnica Regional de Tráfego - CTRT pertinente à área.

Art. 3º. Todos os processos serão analisados na íntegra pela Coordenadoria Técnica Regional de Tráfego - CTRT pertinente à área.

Art. 4º. As análises deverão ter como norte o ANEXO ÚNICO da presente Portaria adotando-se sempre que necessário suas informações e procedimentos para elaboração do Relatório de Análise de Impacto Viário - RAV.

Art. 5º. Após a conclusão final da análise pela CTRT, o processo será encaminhado a PRE/DTE para emissão de parecer final, que minutará Carta da Presidência contendo o Relatório de Análise de Impacto Viário - RAV com todas as exigências necessárias à aprovação, para entrega ao empreendedor.

Art. 6º. Esta Portaria entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

ANEXO ÚNICO PROCEDIMENTOS A SEREM ADOTADOS PARA ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO VIÁRIO - RAV

1. CARACTERIZAÇÃO DO PGV

Primeiramente é necessário apresentar os dados abaixo relacionados para iniciar a análise de impacto viário. Os dados serão obtidos da documentação apresentada pelo requerente, que deverá estar de acordo com a Resolução Conjunta "N" EIS-CET-2022 Nº 01, de 30 de junho de 2022.

- Endereço do empreendimento (via/bairro/CTRT);
- Atividade (comercial, ensino, saúde, residencial, misto etc.);
- Natureza do projeto (a construir, acréscimo/decréscimo de ATC, transformação de uso, legalização, alvará de funcionamento, modificação de projeto aprovado, outros);
- Área de terreno em m2;
- Área total construída ATC em m2;
- Quadro de vagas de estacionamento (especificar quantidade de vagas: privativas, visitantes, idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, de carga/descarga, embarque/desembarque, motocicletas, bicicletas etc.);
- Número de unidades (apartamentos, lojas, salas de aula, leitos etc.);
- Acessibilidade e rebaixo de meio fio: de acordo com a Lei Federal Nº 13.146/2015 (NBR 9.050/2015), Decreto Rio Nº 24.384/2004, Resolução SMTR/PCRJ Nº 2.315/13 e Caderno Calçadas Cariocas SMU/2019; e,
- Outras informações que forem consideradas relevantes para análise.

2. LOCALIZAÇÃO - ÁREA DE INFLUÊNCIA - HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

Mapear o local onde está inserido ou será implantado o PGV e definir as áreas impactadas diretamente pelo empreendimento, primária, secundária e terciária, que será a área de influência do empreendimento:

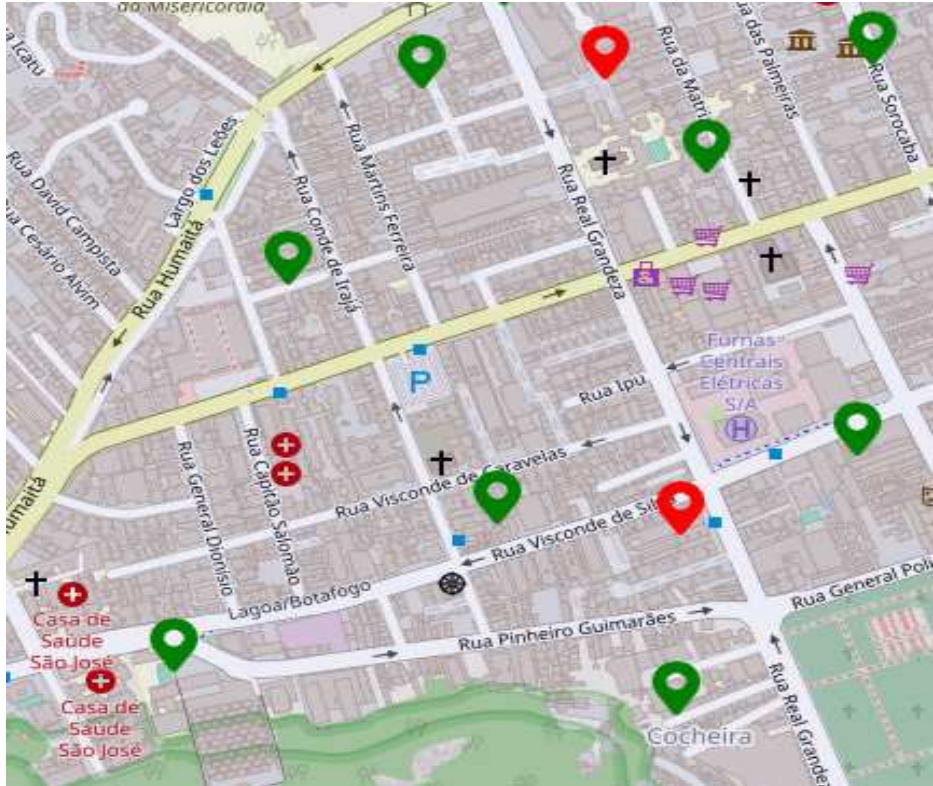
- A área impactada diretamente primária (AIP) é a região geográfica delimitada pelo sistema viário limítrofe ao imóvel onde será implantado o PGV - o usuário atinge o empreendimento em um tempo de que varia de 5 a 10 minutos a pé, vias do entorno imediato;
 - A área impactada diretamente secundária (AIS) é a região geográfica delimitada pelo sistema viário que margeia e que dá acesso a AIP - para o período de 10 a 20 minutos, vias de acesso; e,
 - A área impactada diretamente terciária (AIT) é a região geográfica delimitada pelo sistema viário que dá acesso a AIS - para o período entre 20 e 30 minutos, área de entorno.
- Descrever ou mapear a hierarquização das vias nas subáreas de influência (vias expressas, arteriais primárias, arteriais secundárias, coletoras e locais), para a localização do empreendimento.

Descrever ou mapear o esquema de circulação viária existente na AIP (o atual sentido de circulação das vias), identificando sentido de circulação, mão de direção, semaforização, tipo de prioridade etc.

Na área de influência primária e secundária, identificar:

- Rotas de acesso ao empreendimento através dos principais eixos viários (hierarquização viária);
- Sistema de transporte coletivo (ônibus, metrô, trem, barca, VLT, táxi, transporte complementar) pontos de embarque e desembarque e locais de estacionamento público ao redor do PGV; e,
- Principais polos geradores existentes nas zonas próximas do empreendimento em estudo e na divisão da área de influência nas subáreas. Utilizar o SISPGV para identificar processos abertos para PGV na área de influência (vide Figura 1).

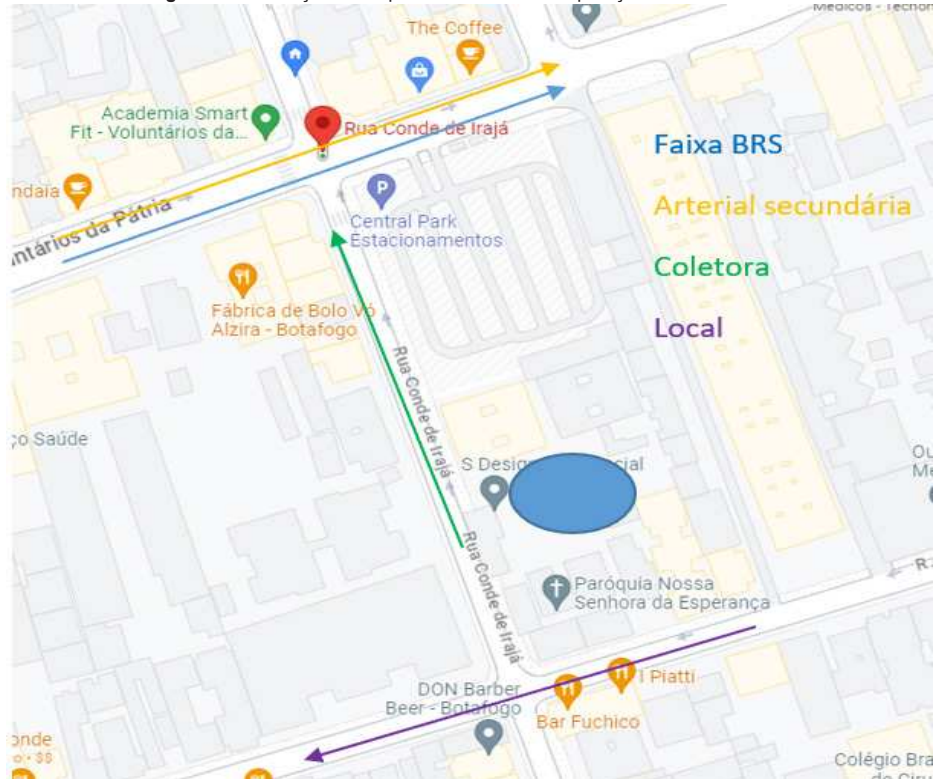
Figura 1: Processos de PGV abertos para o entorno da Rua Conde de Irajá - Botafogo entre os anos de 2019 e 2022



Fonte: SISPGV

- atividades (residencial, institucional, escolares, serviços, comércio, saúde etc.) predominantemente desenvolvidas na área impactada diretamente pelo empreendimento, que possam interferir na sua coexistência. Identificação do uso do solo limdeiro;
- Para o caso de shopping centers, para definir a área de influência, traçam-se isócronas de 5 em 5 minutos, até o tempo de 30 minutos, a partir das viagens realizadas por automóvel, em horário de fluxo normal, dentro dos limites de velocidade da via. Também se traçam as isócotas em linhas concêntricas a partir do empreendimento na escala de proporção de 1 em 1 quilômetro, até atingir a linha de isócrona de 30 minutos; e,
- Apresentar imagem do *google maps* identificando a localização do empreendimento e se possível os elementos elencados acima, conforme Figura 2 (exemplo).

Figura 2: Localização do empreendimento e hierarquização viária no entorno



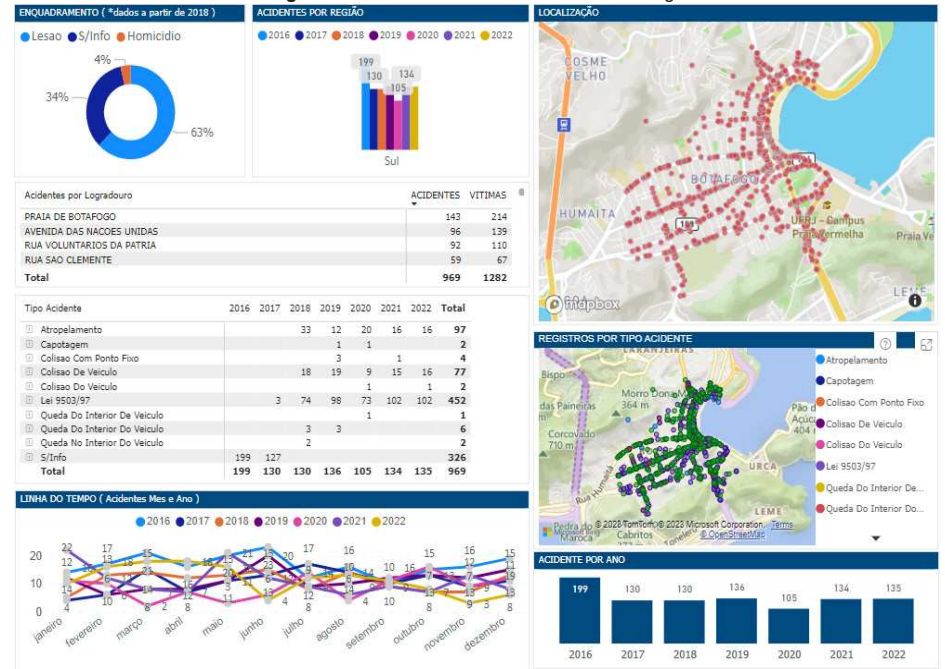
Fonte: elaboração própria

3. ANÁLISE DA CIRCULAÇÃO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA NA SITUAÇÃO “SEM” O EMPREENDIMENTO - SITUAÇÃO ATUAL

Caracterização das condições físico-operacionais do sistema viário e seus equipamentos no entorno do empreendimento, abrangendo:

- Existência, estado de conservação e funcionamento de Pontos de Embarque e Desembarque de Passageiros de transporte público (inclusive de transporte escolar): localização, visibilidade, baias, abrigo, passeio, sinalização, conforto, segurança etc;
- Existência, estado de conservação e funcionamento do Sistema de Sinalização Vertical e Horizontal e Dispositivos de Segurança: placas, marcações no pavimento, defensas metálicas, barreiras de concreto, tachas e tachões prismáticos, balizadores, ondulações transversais, dispositivos redutores / controladores de velocidade etc;
- Circulação e Travessias de Pedestres. Identificar as rotas de circulação de pedestres na AID, inclusive as rotas até os pontos de parada do transporte coletivo, e avaliar as condições de segurança para o caminharmento e travessia, descrevendo as deficiências existentes:
 - o condições da sinalização horizontal e semafórica (focos específicos para pedestres);
 - o condições do pavimento das calçadas junto às travessias;
 - o condições das rampas de acessibilidade para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; e,
 - o identificação de pontos críticos existentes ou potenciais nas rotas (conflitos com veículos, estrangulamentos, acessibilidade etc).
- Existência, estado de conservação e funcionamento de ciclovias; e,
- Levantamento do número de acidentes, com caracterização dos mesmos, que podem ser obtidos da Plataforma PIT. Exemplo, figura 3.

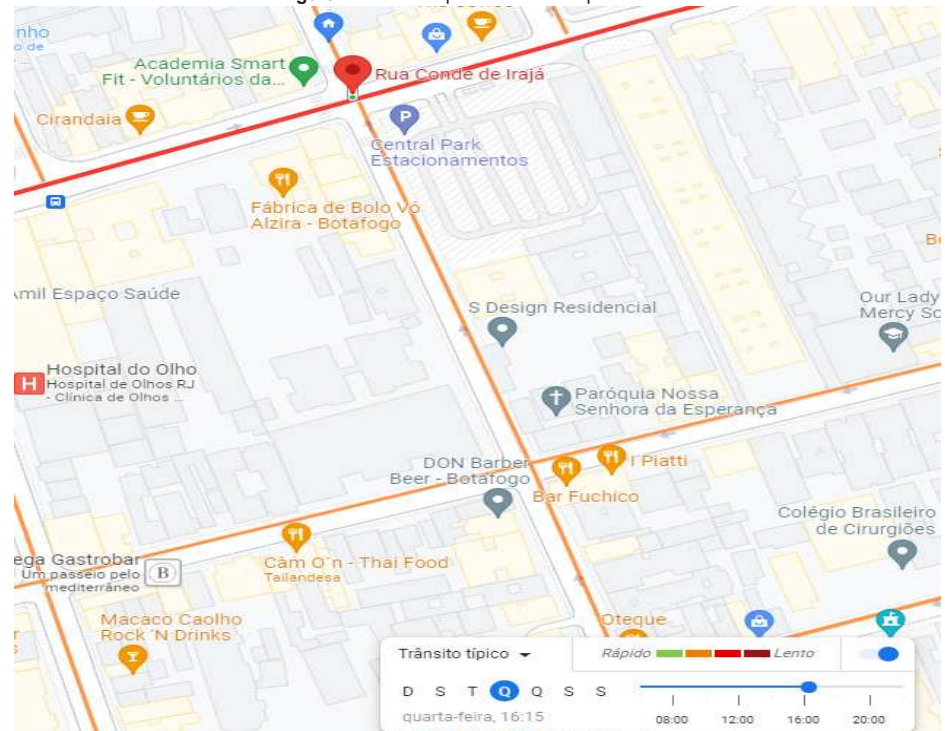
Figura 3: Acidentes de trânsito no bairro Botafogo



Fonte: PIT

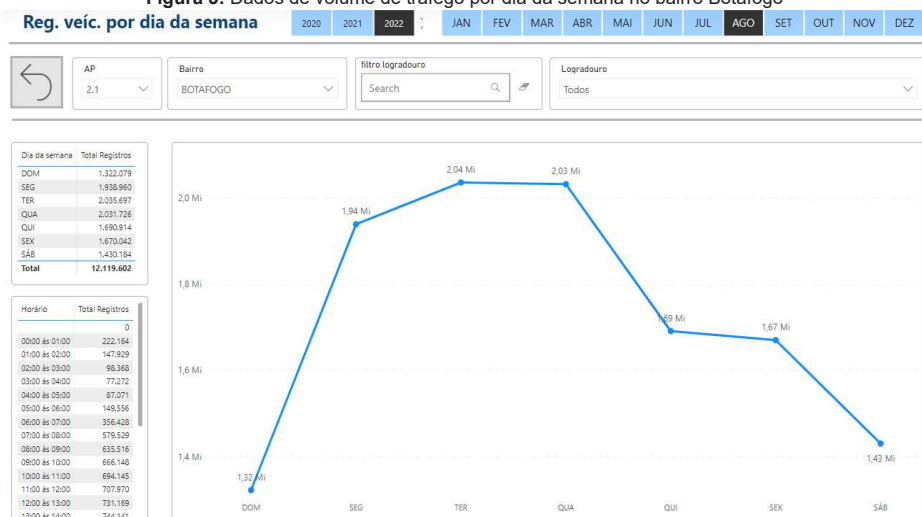
- Levantamento de dados de tráfego do fluxo de veículos nas vias da área de influência permitindo a identificação dos trechos onde pode ocorrer redução da capacidade viária. Na falta destes volumes, pode-se utilizar os dados de trânsito obtidos do Google Maps para trânsito típico de dias úteis e finais de semana. Figuras 4 e 5 exemplificam os tipos de dados.

Figura 4: Trânsito típico dias úteis - quarta feira



Fonte: Google Maps - 08/08/2023

Figura 5: Dados de volume de tráfego por dia da semana no bairro Botafogo



Fonte: PIT

4. MODELO DE GERAÇÃO DE VIAGENS

Para o cálculo da estimativa de geração de viagens pelo empreendimento, utilizar as equações contidas na Planilha de Geração de Viagens disponibilizada, que representam as tipologias mais recorrentes, para diversos modelos matemáticos utilizados:

- Residencial multifamiliar;
- Residencial multifamiliar MCMV;
- Escolas;
- Supermercados;
- Hospitais;
- Shoppings; e,
- Área de recreação.

Para demais tipologias, utilizar a metodologia do ITE (*Institute of Transportation Engineers*), que apresenta taxas de geração de viagens para inúmeras atividades. Pode ser utilizada a 9ª edição, com taxas mais altas, ou a 10ª edição com valores mais reduzidos. A Figura 6 é uma imagem da tela da tabela, para as estimativas de viagens geradas para um supermercado com 2.519,46 m², para diversos modelos matemáticos.

Figura 6: Imagem da tela da planilha de cálculo da estimativa de geração de viagens de um PGV para supermercado

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS COMMON TRIP GENERATION RATES (PM Peak Hour)

(Trip Generation Manual, 10th Edition)

Entrar com valores em	Não alterar	Resultados
ATC m ² 2.519,46	1.000 SF GFA: 27,12	Nº de Vagas NV 47
	Área de Vendas AV m ² 970,86	FHP 0,93
	Número de Caixas NC	Área comercial m ² 450,00

RETAIL				
850	Supermarket - Supermercado	1,000 SF GFA	9,24	100
854	Discount Supermarket	1,000 SF GFA	8,38	91
860	Wholesale Market- Mercado atacadista	1,000 SF GFA	1,76	19
813	Free-Standing Discount Superstore (Hiper)	1,000 SF GFA	4,33	47

Note: All land uses in the 800 and 900 series are entitled to a "pass-by" trip reduction of 60% if less than 50,000 ft² or a reduction of 40% if equal to or greater than 50,000ft².
*From 9th edition, no PM peak hour in 10th

BH Trans Supermercados - Sexta-feira 19:00 h - 20:00 h				
Validade	Variável	Equação	Viagens Geradas	R ²
5.965 < ATC < 10.016 78 < NV < 173 12 < NCx < 19	Área Bruta Construída	VG = 0,062 ATC	156	0,81
	Número de Vagas de Estacionamento	VG = 4,41 NV	207	0,80
	Número de Caixas	VG = 30,1 NC	0	0,68
	ATC + NVg	VG = 0,036 ATC + 1,932 NV	182	0,82
	ATC + NCx	VG = 0,12ATC - 103,87 NC + 1095	1397	0,88

Residencial Multifamiliar	Escolas	Supermercados	Hospitais	Shopping	MCMV	Loteamentos Casas	GFA - ATC 10th
---------------------------	---------	---------------	-----------	----------	------	-------------------	----------------

Fonte: elaboração própria

No caso de empreendimentos de uso misto, deverão ser apresentadas as estimativas de gerações de viagens separadas para cada atividade, que deverão ser totalizadas para verificar o impacto na rede.

No caso de empreendimentos que englobem vários lotes para construção de grupamentos residenciais multifamiliares, pelo mesmo empreendedor, deverá ser realizada uma análise conjunta, do impacto total de todos os lotes do MASTER PLAN, mesmo que a implantação ocorra em momentos distintos.

Estimar o número de viagens geradas (produzidas e atraídas) por dia e nos horários de pico do empreendimento, para cada uma das atividades, caso haja mais de uma.

AVALIAÇÃO DA ÁREA DE ACÚMULO DE VEÍCULOS

É a área livre reservada dentro do imóvel para o acúmulo da entrada de veículos, de forma a não interferir na via de acesso ao PGV. A avaliação da suficiência das áreas de acúmulo projetadas para o empreendimento deverá basear-se na Teoria das Filas. A disciplina da fila representa as regras adotadas para atendimento dos clientes: ordem de chegada e preferência a determinado grupo. Aqui a disciplina adotada será por ordem de chegada, simbolizada pela sigla em inglês FIFO (First In, First Out).

O tipo de controle de acesso previsto para o PGV irá determinar o tempo de atendimento dos veículos e, a partir dele, poderão ser definidas a quantidade de bloqueios requerida e as correspondentes áreas de acúmulo necessárias. A favor da segurança, os cálculos devem ser elaborados e dimensionados para atender à estimativa de viagens gerada pelo empreendimento calculada no item anterior, de forma a garantir que não ocorram reflexos no trânsito de passagem pela pista de rolamento lideira ao empreendimento.

Variáveis utilizadas:

- λ : taxa de chegada, número esperado médio de ocorrências em um determinado intervalo de tempo, baseado na estimativa de geração de viagens, na hora pico (veic/h);
- μ : taxa de atendimento, estimada em função do tempo médio esperado ($1/\mu$) que cada ocorrência leva para ser atendida em um canal de atendimento - número médio de veículos que podem ser atendidos por determinado tipo de controle de acesso (veic/h);
- A taxa de atendimento deve ser sempre maior que a taxa de chegada, ou seja, $\mu > \lambda$. Se $\mu \leq \lambda$, a fila de espera poderá crescer infinitamente. Antes de usar as fórmulas, tenha sempre certeza de que $\mu > \lambda$;
- Utilização média do sistema: $\rho = \frac{\lambda}{\mu} < 1$;
- Número médio de ocorrências no sistema - quantidade esperada de veículos no sistema: $L = \frac{\lambda}{\mu - \lambda}$
- Número médio de ocorrências na fila - quantidade esperada de veículos na fila para um canal de atendimento: $L_q = \frac{\rho^2}{(1-\rho)}$

A figura 7 abaixo ilustra a planilha preenchida com o cálculo da estimativa de fila formada.

Figura 7: Imagem da tela da planilha de cálculo da estimativa do tamanho da fila formada

Análise da Fila: sistema único

Dados de entrada	
unidade de tempo	hora pico tarde
taxa de chegada λ	157 veic/h
taxa de atendimento μ	225 veic/h

taxa de atendimento μ	
seg/veic	veic/h
15	240
16	225
17	212
18	200
19	189
20	180
21	171

Estabilidade do Sistema	
utilização média do sistema (ocupação)	0,698 p < 1 sistema estável
A taxa de atendimento deve ser maior que a taxa de chegada, ou seja, $\mu > \lambda$. Se $\mu \leq \lambda$, a fila de espera poderá crescer infinitamente. Antes de usar as fórmulas, tenha certeza de que $\mu > \lambda$.	

Medidas de desempenho	
número médio de veículos no sistema	2,309 veículos
número médio de veículos esperando na fila	2 veículos
Tamanho da fila (5 m para cada veículo)	10 metros

Fonte: elaboração própria

5. AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO E IDENTIFICAÇÃO DOS IMPACTOS NA CIRCULAÇÃO NA SITUAÇÃO "COM" O EMPREENDIMENTO

A partir dos resultados da geração de viagens futuras pelo empreendimento, deverá ser avaliado o desempenho do sistema viário e identificados os impactos na circulação na situação "com" o empreendimento, através do desenvolvimento das seguintes atividades:

- Análise qualitativa do desempenho da rede viária nos acessos e principais interseções nas situações "sem" e "com" o empreendimento;
- Identificação dos segmentos viários e aproximações de interseções que podem significativamente serem impactadas pelo tráfego adicional; e,
- Avaliação das condições de acesso e de circulação de pedestres, ciclistas e veículos no entorno, levando em conta as possíveis interferências dos fluxos gerados pelo empreendimento nos padrões vigentes de fluidez e segurança do tráfego.

A distribuição das viagens de veículos geradas no sistema viário da área impactada diretamente (vias principais de acesso e vias adjacentes ao empreendimento) é feita a partir das rotas de chegada e saída, distribuindo-se entre elas os volumes gerados pelo empreendimento, de acordo com percentuais definidos. Pode-se partir da premissa de que os futuros usuários do empreendimento irão utilizar as rotas de chegada e de saída com a mesma lógica de deslocamento do tráfego atual do entorno.

Distribuir os fluxos veiculares ao longo de um dia, de acordo com o tipo de PGV, obtendo-se as horas de máximo carregamento do PGV no sentido da entrada (chegada ao empreendimento) ou saída.

6. TIPIFICAÇÃO DOS IMPACTOS

A implantação de um PGV poderá causar, cumulativamente ou não, tanto no seu entorno como distribuídos na sua área de influência, impactos relacionados ao tráfego e transporte e na segurança viária, tais como:

- Alto grau de interferência no trânsito do entorno do PGV, devido ao significativo fluxo gerado;
- Maior risco de acidentes, devido ao aumento do trânsito, tanto para pedestres quanto para as bicicletas e para os veículos;
- Insuficiência viária devido a piora no nível de serviço;
- Insuficiência de vagas para estacionamento de automóveis dos usuários do PGV;
- Insuficiência de áreas (calçadas) para a circulação de pedestres;
- Insuficiência de área(s) para a acumulação de veículos, nos acessos ao PGV;
- Insuficiência de área para a operação de embarque/desembarque de passageiros no transporte coletivo (ônibus, metrô, trem, VLT, táxi e carros de aplicativos);
- Ampliação e/ou criação de rotas de transporte de carga na região;
- Insuficiência de área para a operação de carga/descarga de mercadorias;
- Insuficiência de vagas para o estacionamento de ônibus agenciados (fretamento) e "reserva operacional" do transporte público (para certos eventos no PGV); e,
- Inadequação dos atuais pontos de parada do transporte público (ônibus, transporte complementar, VLT).

7. CLASSIFICAÇÃO DO PGV

Com base nas informações já obtidas, e considerando o porte do empreendimento, as atividades nele instaladas, a estimativa do número de viagens produzidas, as rotas de acesso, localização dos pontos de embarque/desembarque do transporte público utilizados pelos usuários do empreendimento, atividade(s) que será(ão) desenvolvida(s), região em que está inserido e a tipificação dos impactos, avaliar e classificar o tipo de PGV que poderá ser:

- P0 - Polo de Baixa Geração de Impacto, contendo atividades que pela sua natureza têm área de influência com abrangência local, de bairro;
- P1 - Polo Gerador de Médio Impacto, contendo atividades que pela sua natureza têm área de influência com abrangência municipal, interbairros; e,
- P2 - Polo Gerador de Grande Impacto: contendo atividades que pela sua natureza têm área de influência de abrangência municipal, interbairros e/ou metropolitana. Se houver a necessidade poderão ser solicitadas informações complementares para ampliar a compreensão do futuro empreendimento.

No caso de polos geradores de grande impacto, a apresentação de Estudo de Tráfego detalhado, conforme Recomendação Técnica para elaboração de Estudos de Tráfego de PGVs, é obrigatória para dar continuidade a elaboração do RAV (Relatório para Análise de Impacto Viário). O proprietário do empreendimento será formalmente notificado da necessidade de apresentação do Estudo de Tráfego ou RIT (Relatório de Impacto no Tráfego).

A exigência de apresentação de estudos de tráfego com informações mais detalhadas sobre o impacto no sistema viário, seja da circulação de pedestres ou veículos, seja relativa à segurança viária se faz necessária para no mínimo justificar projetos e andamento e para dar respaldo urbanístico e de engenharia de tráfego às medidas atenuadoras e projetos e operações de tráfego após a total ocupação e funcionamento do empreendimento, quando se fizerem presentes os efeitos do impacto viário devido ao fator de localização e de vizinhança advindos da proximidade de outros grandes polos geradores de viagens.

Poderá ser solicitado Estudo de Tráfego também para polos geradores de médio impacto, quando a ATC, estimativa do número de viagens geradas e região no entorno do empreendimento demonstrarem que poderão ocorrer impactos significativos na segurança e fluidez de pedestres, ciclistas e veículos.

Para a aprovação do Estudo de Tráfego, além do atendimento pleno das exigências da Recomendação Técnica para Estudos de Tráfego de PGVs, deverão ser procedidas avaliações e revisões no projeto do empreendimento, quando não forem satisfatórios os resultados obtidos no projeto, nas situações "atual" e "futura", considerando:

- Circulação adequada dos fluxos de tráfego previstos nas áreas internas, harmonização do posicionamento do empreendimento em relação ao sistema viário existente e controle satisfatório dos impactos nas condições operacionais do acesso e adjacências, considerando-se as condições mais críticas referentes à aglomeração de pessoas e aumento do tráfego de veículos, sem comprometimento da segurança no trânsito; e,
- Adequação da demanda de estacionamento, número suficiente de vagas para estacionamento de veículos, em locais apropriados e com capacidade garantida, também para as operações de carga e descarga, sem necessidade de alterações e adaptações emergenciais desses espaços e dos demais elementos físicos componentes do empreendimento.

8. MEDIDAS ATENUADORAS

Após a análise dos impactos viários causados pelo PGV, serão definidas as medidas atenuadoras a serem implantadas pelo requerente. O Decreto Rio Nº 53.877/2024 deverá ser levado em consideração. Essas medidas podem ter diversos portes e deverão se graduar conforme a intensidade do impacto que o empreendimento tende a causar.

Para projeto de segurança externo para pedestres cabem as seguintes intervenções, ordenadas por grau de complexidade:

- Previsão de acessos por rampas ou elevadores ao empreendimento, bem como o uso de piso podotátil para garantir o atendimento a portadores de deficiências;
- Rebaixamento de guias e pintura de faixas de travessia ao longo do caminhoamento dos usuários de transporte coletivo e pedestres num raio de 500m;
- Instalação de focos para pedestres e iluminação de faixa de travessia nos cruzamentos semaforizados ao redor do empreendimento (existentes e previstos), num raio de 500m;
- Instalação de semáforos exclusivos para pedestres;
- Instalação de redutores de velocidade, travessias elevadas ou radares de fiscalização de velocidade;
- Alargamento e regularização das vias e das calçadas junto aos acessos ao empreendimento;
- Adequações na geometria das vias e das calçadas;
- Construção de calçadas; e,
- Construção de passarela ou passagem subterrânea para travessia de pedestres.

Da mesma forma, no caso de ajustes com relação aos transportes público e coletivo:

- Instalação de abrigos nos pontos de parada num raio de 200m ao redor do empreendimento;
- Ampliação de baias nos pontos de parada num raio de 200m ao redor do empreendimento;
- Escalonamento de pontos (ponto 1 e 2, por exemplo) onde couber para aumentar o desempenho no embarque/desembarque;
- Criação de linhas; e,
- Criação de pontos de táxi.

No caso de detecção de pontos críticos no sistema viário:

- Regularização de pavimento;
- Revitalização da sinalização horizontal e vertical;
- Revisão da regulamentação de estacionamento e implantação da sinalização horizontal e vertical decorrente;
- Revisão do sentido de circulação das vias ao redor do empreendimento e implantação da sinalização horizontal e vertical (inclusive de orientação) decorrente;
- Criação de bolsões de estacionamento fora da via e implantação de sinalização horizontal, vertical e de orientação decorrente;
- Adequações em vias existentes como correção de declividades, suavização de valetas, correção de corrimento, sobrelevações e pontos de alagamento, alargamentos, estreitamentos e implantação da sinalização horizontal, vertical e de advertência decorrente;
- Instalação de semáforos ou de redes semaforizadas em vias impactadas pelo fluxo gerado pelo empreendimento e implantação de sinalização horizontal e vertical decorrente;

- Instalação de radares de fiscalização de velocidade ou de desrespeito ao semáforo e câmeras de monitoramento remoto do tráfego;
- Instalação de sinalização específica (turística, marcadores de perigo, orientação, outras);
- Abertura de novas vias ou trechos de vias;
- Adequações e recuperação de obras de arte;
- Construção de obras de arte; e,
- Implantação, melhoria ou adequação de ciclovia.

Há ainda outros tipos de medidas atenuadoras que não se encaixam de forma direta com os três grupos de intervenções acima relacionados, mas que podem ser necessárias e tecnicamente justificáveis: medidas de monitoração do desempenho do sistema viário e ações de educação de trânsito.

Cabem exigências de monitoração a empreendimentos como shopping centers e lojas que têm picos de movimento em datas especiais (dia das mães, Natal) e sobrecarregam as vias de acesso em níveis fora do normal; bares ou locais de reunião de pessoas que promovem eventos especiais (comemorações religiosas, shows especiais); escolas que causam impactos no trânsito rotineiramente.

Uma forma de trabalhar os impactos sazonais, eventuais ou rotineiros desses empreendimentos é solicitar a mobilização de pessoal para operar o trânsito, ordenando a circulação, impedindo a formação de filas duplas, desbloqueando cruzamentos, auxiliando na travessia de pedestres.

Iniciativas de educação de trânsito também podem ser exigidas das atividades citadas ou de qualquer grande empreendimento à época de sua inauguração, como a distribuição de folhetos informando sobre as alterações no trânsito que irão ocorrer com a inauguração e reforçando a observância de comportamentos seguros (respeito à sinalização, travessia na faixa, beber e dirigir, celular e direção).

9. CONCLUSÃO DO RELATÓRIO DE IMPACTO VIÁRIO

Trata-se de conclusão do relatório de análise de impacto viário de empreendimento localizado no endereço (descrever endereço).

- Caso haja processos que estejam sendo analisados em conjunto, citar os mesmos;
- Caso o endereço do empreendimento seja via projetada, não implantada, deverá haver referência ao Termo de Urbanização.

Considerando o relatório realizado, ficam definidas, para este empreendimento as seguintes etapas de atendimento com as respectivas exigências de medidas atenuadoras, de acordo com o Decreto Rio Nº 53.877 de 09/01/2024, devido ao impacto provocado no sistema viário (circulação de pedestres, veículos e ciclistas) pela construção e futuro funcionamento do empreendimento.

Observação: as etapas e medidas serão exigidas somente quando cabíveis.

ATÉ 60 DIAS APÓS O RECEBIMENTO DA CARTA COM NADA A OPOR À LICENÇA DE OBRAS

Apresentar novo projeto arquitetônico, com alteração da planta de situação (modificação dos acessos), com ajustes que se fizerem necessários, por exemplo.

Observação: esta etapa deve ser exigida somente quando houver necessidade de alteração do projeto arquitetônico.

PARA INÍCIO DAS OBRAS

Planejamento para o período da obra

Apresentar relatório operacional ao Chefe de Operações da CTRT com o planejamento para acesso de caminhões de carga/descarga durante a execução das obras (movimentação de terra, retirada de entulhos etc.), nos termos do Decreto Rio Nº 27.078/2006 e Resolução SMAC/PCRJ Nº 604/2015. Deverá ser informada a quantidade e a localização do bota-fora, a fim de ser avaliado o tráfego gerado.

Deverão ser apresentadas, no mínimo, as seguintes informações no relatório:

- o prazo estimado para a construção do empreendimento, identificando as diversas fases;
- estimativa do número diário de caminhões para movimentação de terra na fase de escavação dos subsolos, indicando o acesso a ser utilizado;
- estimativa do número de trabalhadores no canteiro de obras;
- estimativa da movimentação média diária de caminhões para fornecimento de material, retirada de entulhos por fase de obra, indicando o acesso a ser utilizado; e,
- indicar os impactos na fase de obras.

Em função do porte do empreendimento e dos impactos que as obras possam ocasionar no sistema viário, poderá ser solicitado adicionalmente estudo do impacto viário para a fase de obras. Quando deverá, também, ser agregada a movimentação média diária dos veículos de carga ao sistema viário de acesso ao empreendimento e verificar a relação V/C (volume/capacidade) resultante, dando ênfase ao nível de saturação das interseções.

O Chefe de Operações realizará a análise e orientará acerca das medidas atenuadoras necessárias para a fase obras, no local do empreendimento, caso sejam necessárias.

Necessidade de logística operacional

Após análise do relatório operacional apresentado pelo empreendedor à CTRT, será indicada a necessidade de operação de tráfego para o local, durante a obra de implantação e para início das atividades no local, nos termos do Decreto Rio Nº 31.992/2010.

Carga/Descarga Provisória de Obras

Se houver necessidade imperiosa de carga e descarga em via pública, apresentar projeto para aprovação da CTRT de implantação de Sinalização Provisória de Carga/Descarga, durante a realização da obra. Esta sinalização somente será implantada se for aprovada;

A carga e descarga deverá estar em conformidade com o Decreto Rio Nº 45.433/2018 e Resolução SMTR Nº 3.055/2018, que temporariamente estão suspensos pelo Decreto Rio Nº 47.285/2020.

ATÉ 180 DIAS APÓS O INÍCIO DAS OBRAS

Em função das medidas atenuadoras analisadas como necessárias:

- Apresentação de projetos executivos de implantações, adequações e/ou revitalizações da sinalização horizontal e vertical, para posterior implantação;
- Apresentação de projeto executivo de implantação, adequação e/ou revitalização de sinalização semafórica, para posterior implantação;
- Apresentação de projetos para adequação da geometria viária, principalmente que garantam a acessibilidade ao transporte público, para posterior implantação.

ATÉ 60 DIAS ANTES DO HABITE-SE - APROVAÇÃO DE TODOS OS PROJETOS

- Todos os projetos geométricos viários deverão estar de acordo com a Resolução "N" SMI/PCRJ Nº 09/2021.
- Apresentar cópia de todos os projetos geométricos aprovados pela IH/SUBI/CGP/GPV.
- Apresentar todos os projetos aprovados de sinalização horizontal, e vertical e semafórica que deverão ser executados de acordo com as orientações da CTRT, CTMT e as especificações da CET-Rio.
- Todos e quaisquer tipos de projetos deverão ser fornecidos em meio digital (CAD2008 e/ou extensão PDF).

ATÉ O HABITE-SE

- Implantação de todos os projetos executivos de sinalização gráfica horizontal, vertical e semafórica apresentados;
- Todos os projetos de sinalização gráfica horizontal, vertical e semafórica, só poderão ser implantados após a devida aprovação da CTRT e CTMT (quando houver semáforo). Tanto a CTRT como a CTMT deverão ser informados com antecedência de 5 dias úteis do nome da empresa, credenciada pela CET-Rio, que executará a implantação das sinalizações, para o acompanhamento dos serviços;
- Os projetos de intervenções na geometria viária, só poderão ser executados com a devida aprovação da IH/SUBI/CGP/GPV;
- Caso haja alguma alteração do projeto apresentado e aprovado na hora da sua implantação, deverá ser fornecido o "as built" do projeto, em meio digital (CAD2008 e/ou extensão PDF);
- Atender a Lei Federal Nº 13.146/2015 (NBR 9.050/2015), o Decreto Rio Nº 24.384/2004, Resolução SMTR/PCRJ Nº 2.315/13 e Resolução "N" SMI/PCRJ Nº 09/2021, quanto à Acessibilidade e Rebaixamento de meio fio.
- Adequação da calçada em frente ao empreendimento, localizadas nas testadas do empreendimento, que de acordo com o Decreto Rio Nº 32.073/2010 é de responsabilidade do empreendedor e deverá atender aos parâmetros do Caderno Calçadas Cariocas - PCRJ/SMU.

INTERVENÇÃO DA CET-RIO

A CET-Rio poderá intervir, caso seja necessário, se forem observadas interferências no fluxo de tráfego da via ou à circulação e segurança de pedestres, provocadas pelo funcionamento do empreendimento, inclusive durante a fase de obras, solicitando que o empreendedor tome as providências que se fizerem cabíveis.

PLANTAS APROVADAS

As plantas do projeto arquitetônico aprovadas encontram-se nas folhas de números xx e yy. Técnico responsável pela elaboração do RAV.

MOBI-RIO

Companhia Municipal de Transportes Coletivos
Avenida das Américas s/nº - CCO anexo ao Terminal Alvorada - Barra da Tijuca - Cep.: 22631-000

DESPACHO DA DIRETORA-PRESIDENTE EXPEDIENTE DE 10/01/2024

PROCESSO N.º 03/300.550/2023 - Considerando as informações contidas no Termo de Julgamento de fls. 450/514, referente à licitação sob a modalidade **PREGÃO ELETRÔNICO PE SRP - CMT-CRIO (MOBI-RIO) Nº 931/2023**, que versa sobre o **REGISTRO DE PREÇOS PARA AQUISIÇÃO DE MATERIAIS DIVERSOS, TAIS COMO COLA, PARAFUSOS, MANGUEIRA DE COMBUSTÍVEL, DENTRE OUTROS**, cujo item 17, no valor unitário de R\$ 1,81; o item 19, no valor unitário de R\$ 2,54; e o item 21, no valor unitário de R\$ 4,64; foram aceitos e habilitados pela Pregoeira para a empresa **GBS SOLUÇÕES COMERCIAIS LTDA**; cujo item 08, no valor unitário de R\$ 0,45; o item 09, no valor unitário de R\$ 0,43; o item 10, no valor unitário de R\$ 0,55; foram aceitos e habilitados pela Pregoeira para a empresa **GB AUTO PEÇAS LTDA-EPP (matriz, CNPJ n.º 04.636.451/0001-70)**; cujo item 12, no valor unitário de R\$ 640,00 e o item 13, no valor unitário de R\$ 640,00, foram aceitos e habilitados para a empresa **GB AUTO PEÇAS LTDA-EPP (filial, CNPJ n.º 04.636.451/0002-51)**; cujo item 01, no valor unitário de R\$ 328,80 e o item 02, no valor unitário de R\$ 328,80, foram aceitos e habilitados pela Pregoeira para a empresa **LUCIANE CORRÊA MENDES**; cujo item 04, no valor unitário de R\$ 85,49; o item 05, no valor unitário de R\$ 85,49; e o item 11, no valor unitário de R\$ 0,50, foram aceitos e habilitados pela Pregoeira para a empresa **MJ MAGALHÃES SERV. E COME. LTDA**; cujo item 15, no valor unitário de R\$ 5,60; o item 22, no valor unitário de R\$ 10,00; e o item 23, no valor unitário de R\$ 10,00; foram aceitos e habilitados pela Pregoeira para a empresa **NOVA RIO DISTRIBUIDORA AUTOMOTIVA LTDA**; cujo item 14, no valor unitário de R\$ 3,59; o item 16, no valor unitário de R\$ 1,39; o item 18, no valor unitário de R\$ 1,59 e o item 20, no valor unitário de R\$ 2,99, foram aceitos e habilitados pela Pregoeira para a empresa **PARTS LUB DISTRIBUIDORA E SERVIÇOS LTDA, ADJUDICO e HOMOLOGO** o procedimento licitatório, dando como válidos os atos praticados pela Pregoeira e pela Equipe de Apoio ao longo deste processo.

SECRETARIA DE CONSERVAÇÃO

Secretário: Marco Aurélio Regalo de Oliveira

DESPACHO DO SECRETÁRIO EXPEDIENTE DE 09/01/2024

PROCESSO Nº CSV-PRO-2023/04227 - Adjudico e Homologo o procedimento licitatório, sob a modalidade Pregão Eletrônico - **PE SECONSERVA Nº 770/2023**, cujo objeto é a execução dos serviços comuns de engenharia de **CONSERVAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DE PRAÇAS NA AP3**, tendo como vencedora do certame no processo licitatório a empresa **GLOBO CONSTRUÇÕES E TERRAPLANAGEM LTDA**, no valor de R\$ 23.471.237,84 (vinte e três milhões, quatrocentos e setenta e um mil, duzentos e trinta e sete reais e oitenta e quatro centavos).

DESPACHO DO SECRETÁRIO (*)EXPEDIENTE DE 15/12/2023

Processo n.º 06/300.112/2020 - AUTORIZO a celebração do 4º Termo Aditivo ao Contrato n.º 055/2020, na forma proposta pela Comissão de Fiscalização, nas fls. 1314/1317, ratificada nos autos pelo Coordenador Tecnologia e Pavimentação e pelo Subsecretário de Projetos Especiais e Pavimentação, na fl.1318 nos seguintes termos:

- a) a prorrogação do prazo contratual por mais 180 (cento e oitenta) dias corridos, no valor de R\$ 3.439.340,27 (três milhões, quatrocentos e trinta e nove mil e trezentos e quarenta reais e vinte e sete centavos), a contar de 14/03/2024 até 09/09/2024, com base no art. 57, II, da Lei n.º 8.666/93;
 - b) a adequação do cronograma físico-financeiro, com base no art. 65, II, "c", da Lei n.º 8.666/93.
- (*) Retificação da publicação no D.O. RIO. - Ano XXXVII - n.º 185, de 18/12/2023, págs. 27 e 28, 3ª e 1ª coluna, respectivamente.

SUBSECRETARIA DE GESTÃO DESPACHO DA SUBSECRETÁRIA EXPEDIENTE DE 10/01/2024

Processo 26/340.482/2017 - AUTORIZO a devolução de Garantia, na modalidade Caução, paga através da guia DARM nº 16023865, no valor de R\$ 1.116,00 (um mil, cento e dezesseis reais), prestada pela empresa TÓRTORA COMÉRCIO DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO LTDA EPP, relativa ao Contrato nº 64/2016, com fundamentação no Art. 56, § 4º da Lei 8.666/93 e suas alterações c/c Art. 465 do RGCAF.

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO

Secretário: Renan Ferreira Carneiro
Rua Afonso Cavalcanti, 455 - 3º andar - Tel.: 2976-2481/ 2273-9993

ATOS DO SECRETÁRIO RESOLUÇÕES SME "P" DE 10 DE JANEIRO DE 2024.

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela legislação em vigor,

RESOLVE:

Ne 123 - Dispensar **ROBERTA SANTANA CAVALCANTE CARDOSO**, PROFESSOR II, matrícula 12/246.543-3, da Função Gratificada de ASSISTENTE II da Gerência de Recursos Humanos, símbolo DAI-06, código 45731, setor 10725 da 3ª Coordenadoria Regional de Educação, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/01216)

Ne 124 - Dispensar, a pedido, **ANA PAULA DA COSTA MOREIRA**, AGENTE DE ADMINISTRAÇÃO, matrícula 12/192.664-1, da Função Gratificada de ASSISTENTE II, símbolo DAI-06, código 45644, setor 1609 da 8ª Coordenadoria Regional de Educação, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/01219)

Ne 125 - Exonerar, a pedido, **BRUNO COSTA LIMA ROSSATO**, PROFESSOR DE EDUCAÇÃO INFANTIL, matrícula 11/268.881-0, com eficácia a contar de 2 de janeiro de 2024, do Cargo em Comissão de GERENTE II da Gerência de Intersetorialidade, símbolo DAS-07, código 83421, setor 51639 da Coordenadoria de Primeira Infância, da Subsecretaria de Ensino, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/01304)

Ne 126 - Dispensar, a pedido, **FABIOLA DA SILVA CRUZ**, PROFESSOR II, matrícula 12/252.556-6, com eficácia a contar de 2 de janeiro de 2024, da Função Gratificada de ASSISTENTE II da Gerência de Elaboração e Aplicação, símbolo DAI-06, código 83401, setor 51634 da Coordenadoria de Avaliação, da Subsecretaria de Ensino, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/01306)

Ne 127 - Dispensar, a pedido, **ELIANE RIBAS MARQUES**, PROFESSOR II, matrícula 12/238.650-6, com eficácia a contar de 2 de janeiro de 2024, da Função Gratificada de ASSISTENTE II da Gerência de Elaboração e Aplicação, símbolo DAI-06, código 87742, setor 51634 da Coordenadoria de Avaliação, da Subsecretaria de Ensino, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/01307)

Ne 128 - Dispensar **CARLA DA GLORIA CORREA SENRA**, PROFESSOR DE ENSINO FUNDAMENTAL, matrícula 12/286.111-0, da Função Gratificada de COORDENADOR PEDAGÓGICO, símbolo DAI-06, código 8573, setor 11183 da 10ª Coordenadoria Regional de Educação, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/01310)

Ne 129 - Exonerar, a pedido, **MARCELLA WANDERLEY DE MELLO**, PROFESSOR II, matrícula 11/204.396-6, com eficácia a contar de 8 de janeiro de 2024, do Cargo em Comissão de GERENTE II da Gerência de Infraestrutura e Logística, símbolo DAS-07, código 45623, setor 10753 da 9ª Coordenadoria Regional de Educação, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/01349)

Ne 130 - Dispensar, a pedido, **LUCIA HELENA AGUIAR CARDOSO**, PROFESSOR II, matrícula 12/207.474-8, com eficácia a contar de 8 de janeiro de 2024, da Função Gratificada de ASSISTENTE II da Gerência de Infraestrutura e Logística, símbolo DAI-06, código 87668, setor 10753 da 9ª Coordenadoria Regional de Educação, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/01355)

Ne 131 - Dispensar, a pedido, **LUCIANA DE CASTRO MACHADO GALAXO**, PROFESSOR II, matrícula 12/239.066-4, da Função Gratificada de COORDENADOR PEDAGÓGICO, símbolo DAI-06, código 5590, setor 10854 da 2ª Coordenadoria Regional de Educação, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2023/63585)

Ne 132 - Dispensar, a pedido, **LUCIANE DE ASSIS ALMEIDA**, PROFESSOR II, matrícula 12/209.038-9, da Função Gratificada de DIRETOR ADJUNTO, símbolo DAI-06, código 6306, setor 11351 da 4ª Coordenadoria Regional de Educação, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/00867)

Ne 133 - Nomear **LUCIANE DE ASSIS ALMEIDA**, PROFESSOR II, matrícula 10/209.038-9, para exercer o Cargo em Comissão de DIRETOR IV, símbolo DAS-06, código 6305, setor 11351 da 4ª Coordenadoria Regional de Educação, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/00867)

Ne 134 - Nomear **ANDREA SALES BORGES DOS REIS**, PROFESSOR DE ENSINO FUNDAMENTAL, matrícula 10/280.849-1, para exercer o Cargo em Comissão de DIRETOR IV, símbolo DAS-06, código 44427, setor 46729 da 9ª Coordenadoria Regional de Educação, desta Secretaria. (ref. ao processo eletrônico nº SME-PRO-2024/00262)