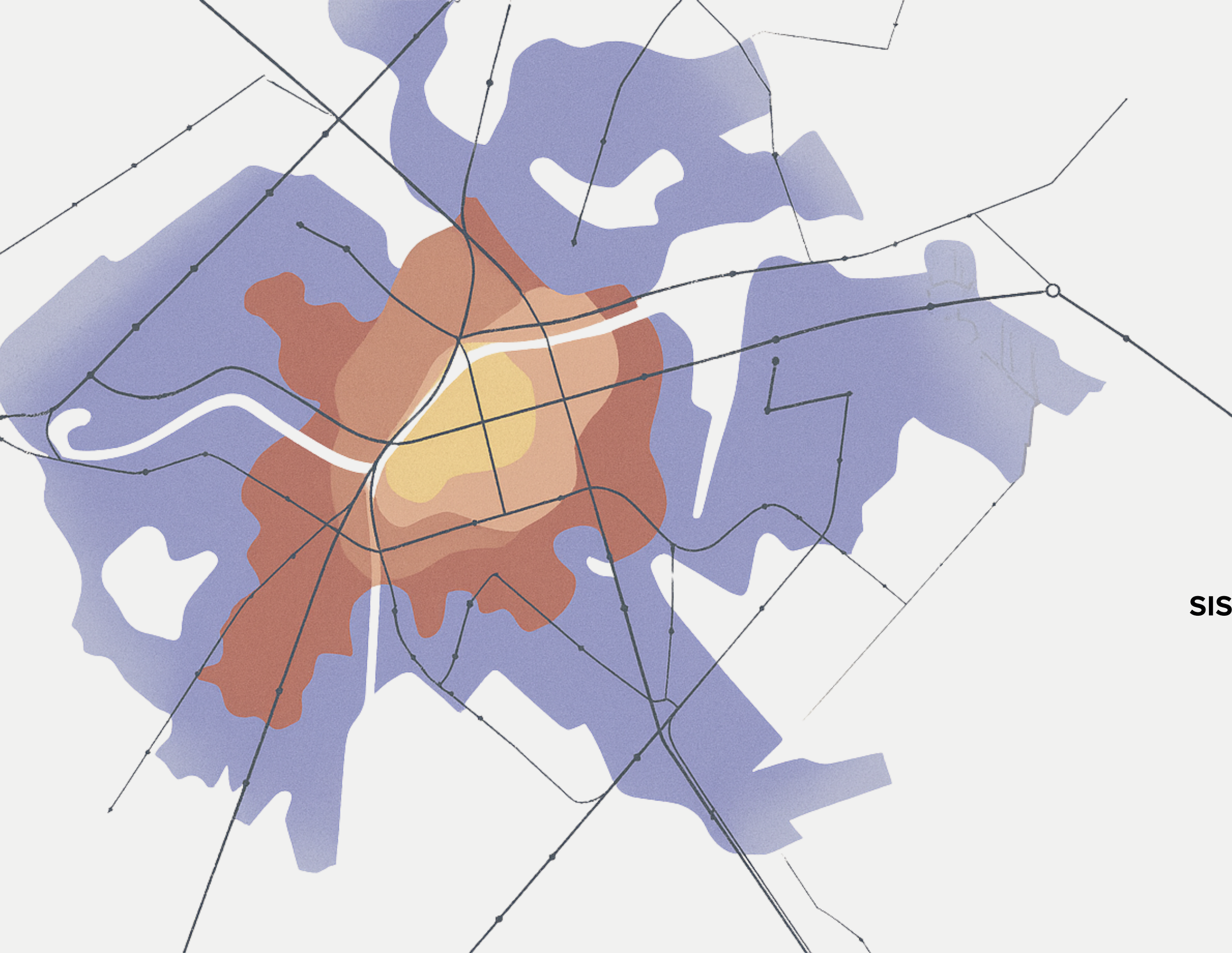




ITAQUAQUECETUBA

SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTE PÚBLICO

Grupo 2

Oficina de Contextualização - 6ª Etapa

Ana Beatriz Perez Letaif - 10417503 | Luis Eduardo Coiradas Luz - 10417418 | Lorena Marcatto - 10402639 | Manuella Gomes Bandeira - 10419297 |
Maria Paula Moreira Marth - 10416757 | Sofia Caldeo - 10417275 | Stella Faleiros Resende - 10416827 | Yasmin Maluf Berbari - 10416962 | Yuna Joo - 10416773

CONTEXTUALIZAÇÃO

ÁREA
82.622 KM²

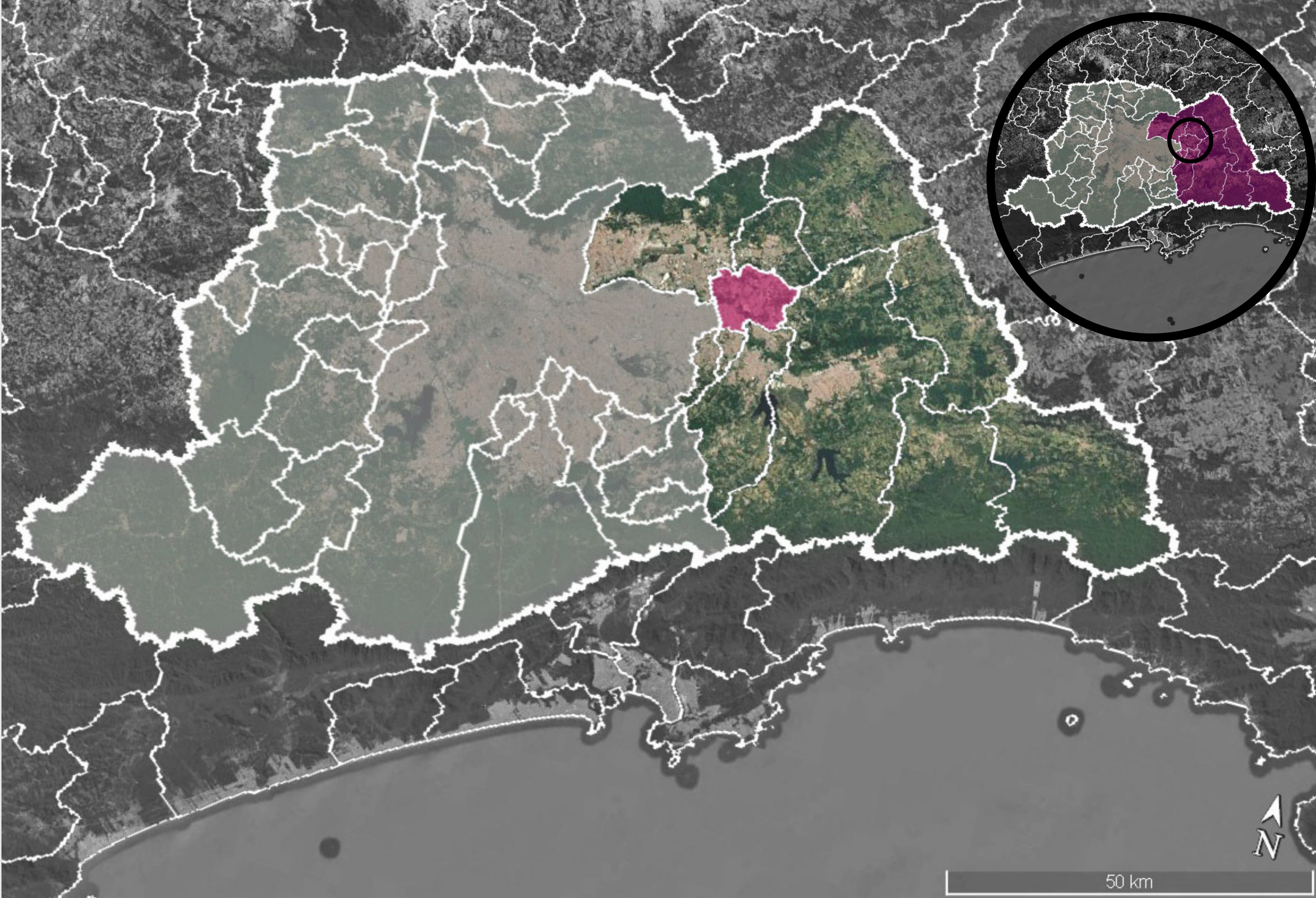
POPULAÇÃO
366.519 HABITANTES

**DENSIDADE
DEMOGRÁFICA**
4.469 hab/km²

IDH: 0,714

- Município de Itaquaquetuba
- Sub-região Leste (Alto do Tietê)
- Região Metropolitana de São Paulo

Fonte: Google Earth



MOBILIDADE URBANA

FERROVIAS E ESTAÇÕES

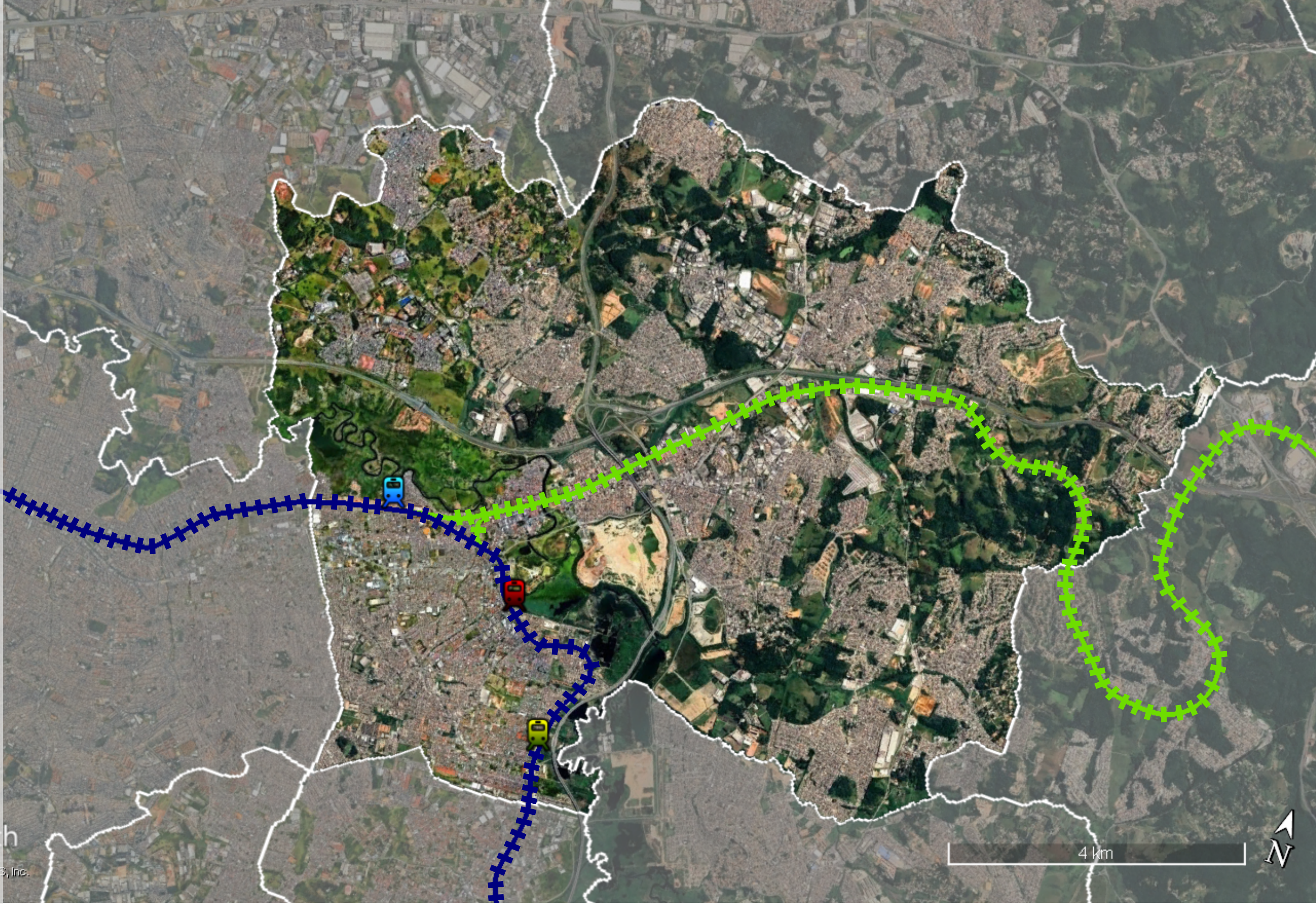
POTENCIALIDADES

- Grande **integração metropolitana**, uma vez que a região é atendida pela Linha 12–Safira da CPTM, com três estações: Engenheiro Manoel Feio, Itaquaquecetuba e Aracaré. Dessa forma, cruza diversos municípios da região metropolitana, conectando o eixo leste-oeste.
- Instalação de centros comerciais, serviços públicos e habitação social no **entorno da estação**, onde há um grande fluxo de pedestres diariamente.
- A **malha ferroviária de cargas** abriga o pátio Engenheiro Manoel Feio, operado pela MRS Logística, que funciona como entroncamento entre a Variante do Parateí, a Segregação Leste e, futuramente, o Ferroanel Norte.
 - importante **eixo de escoamento de mercadorias no eixo Rio-São Paulo-Santos**, conectando Vale do Paraíba, Suzano e Porto de Santos.

FRAGILIDADES

- **Grande distância de acesso da região nordeste às estações** da CPTM, uma vez que possui apenas três - Engenheiro Manoel Feio, Itaquaquecetuba e Aracaré, sendo insuficiente para articular de forma efetiva a mobilidade da região.
- Baixa diversificação de conexões, uma vez que há uma **ausência na interligação do eixo norte-sul**.

Fonte: Google Earth



Ferrovia de Carga Central do Brasil



Linha 12 Safira da CPTM



Estação Engenheiro Manoel Feio



Estação Itaquaquecetuba



Estação Aracaré

MOBILIDADE URBANA

ÔNIBUS

POTENCIALIDADES

- Integração direta com a CPTM (Linha 12-Safira).
- **Boa cobertura territorial**, atendendo diversos bairros e vias principais.
- Uso de aplicativos (ex.: Cittamobi) para **rastreamento em tempo real**.
- Plano de Mobilidade prevê novos terminais, corredores exclusivos e integração tarifária.
- Potencial de **expansão e modernização** devido à existência de importantes equipamentos de transporte, como a CPTM. Assim, possibilita a criação de **corredores intermodais**.
 - Construção da **Estação Intermodal** de Itaqué na avenida Tancredo Neves, próximo da estação da CPTM. Ela faz a conexão de diversas linhas de ônibus e terá uma **passagem direta** para a estação de trem.

FRAGILIDADES

- Falta de terminais integrados e corredores exclusivos.
- **Tarifa elevada** (R\$ 5,80 a R\$ 6,80) após reajustes.
- Estrutura viária e pontos de parada com baixa acessibilidade e manutenção, além de não ter sido planejada para suportar um grande volume de veículos.

— Linhas municipais de ônibus

— Rodovia Ayrton Senna

— Rodoanel Mario Covas

PROJETOS PLANO DIRETOR

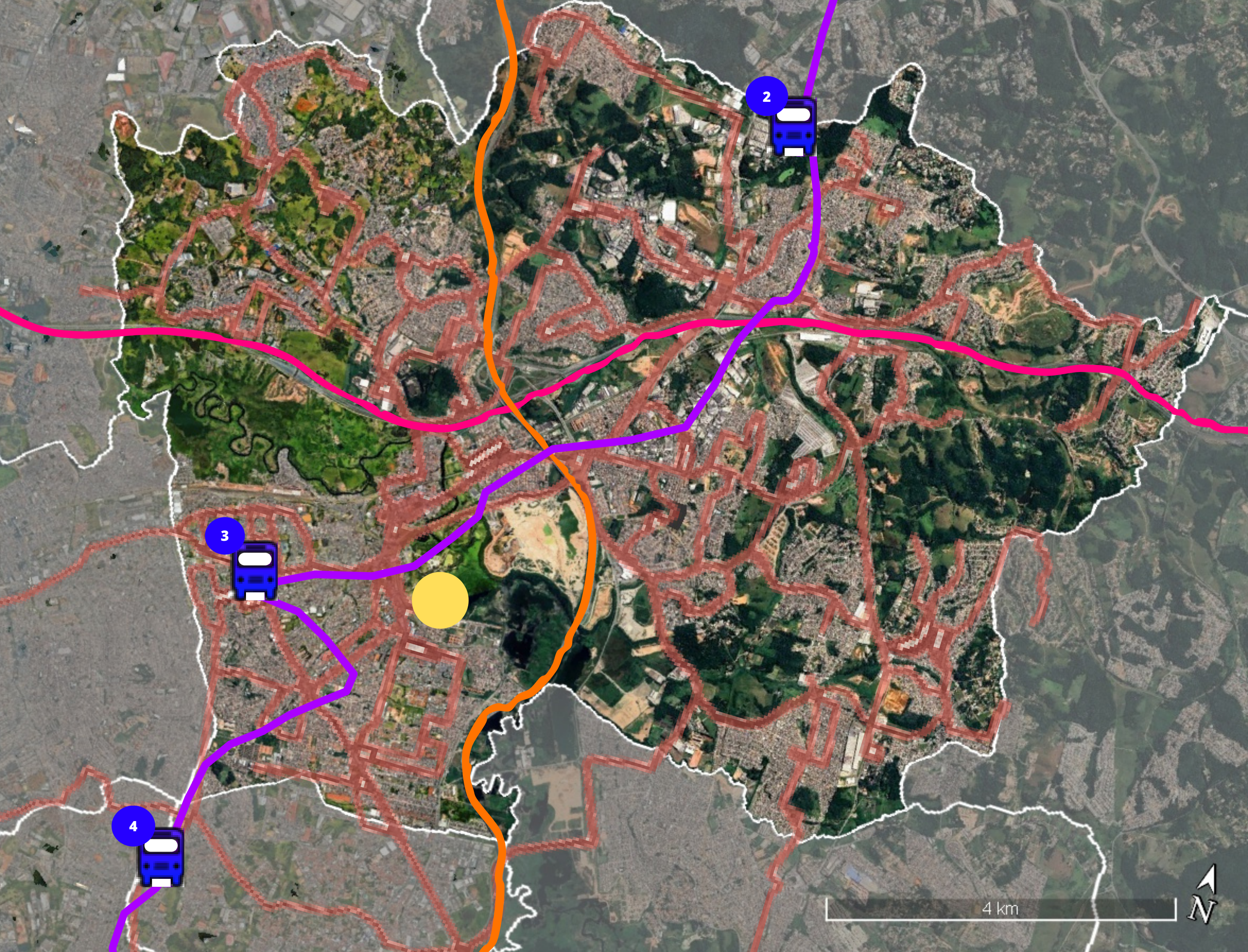
— BRT previsto ● Terminal Intermodal

2. Estação transf. do Corredor

3. Estação transf. Monte Belo

4. Terminal Cid. Kemel

Fonte: Google Earth



VIAS ESTRUTURAIS

POTENCIALIDADES

- As vias macropolitanas: Rodovia Ayrton Senna e o Rodoanel Mário Covas cruzam a cidade;
- Itaquaquecetuba é a única cidade da região que possui **acesso direto para a Ayrton Senna**, atraindo pessoas de outras regiões a transitarem por ela;
- Projeto Plano Diretor
 - O projeto BRT será implantado na **região do Alto Tietê**, sobrepondo a Rodovia Alberto Hinoto, terá 21Km de extensão, atendendo 47 mil usuários por dia;
 - **BRT** une as cidades de Itaquaquecetuba, *Arujá*, *Poá* e *Ferras de Vasconcelos*, proporcionando a construção de dois novos terminais (em Arujá e Ferraz de Vasconcelos), a modernização do Terminal Cidade Kemel, duas estações de transferência (Parque e Monte Belo) e 25 paradas para embarque e desembarque;
 - O **tempo de deslocamento será reduzido** em cerca de 28%, o que representa aproximadamente 20 minutos a menos nas viagens;
 - BRT será importante para conectar as áreas industriais de Itaquaquecetuba e Arujá.

FRAGILIDADES

- Pontos críticos de **alagamento** em áreas próximas à várzea do Rio Tietê;
- Sinalização e **manutenção irregulares** em vias secundárias;

- Rodovia João Afonso de Souza Castellano
- Rodovia Presidente Dutra
- Rodovia Ayrton Senna
- Rodovia Pedro Eroles
- Rodoanel Mario Covas

PROJETOS PLANO DIRETOR

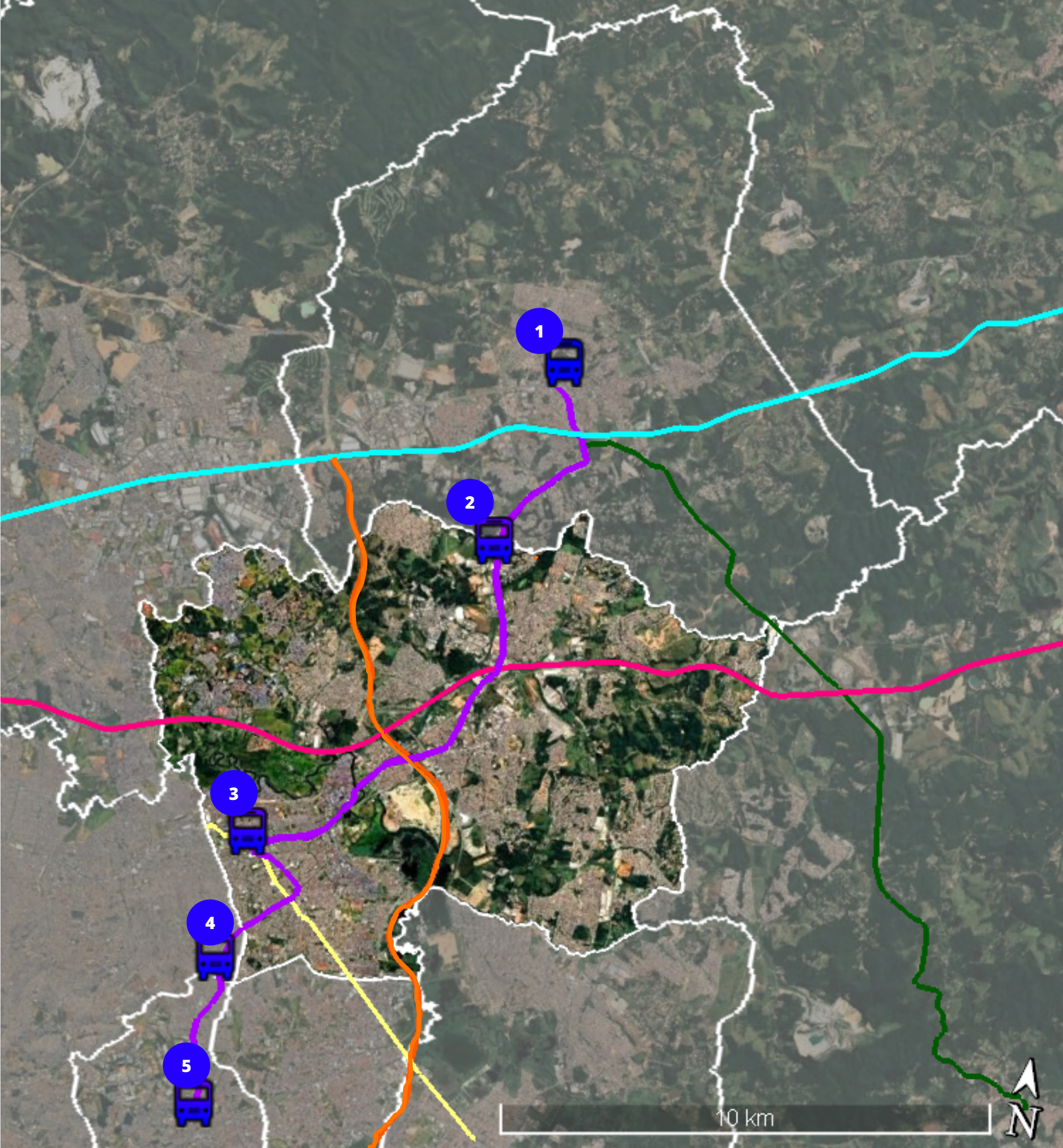
-  BRT previsto

 1. Terminal Arujá

 2. Estação transf. do Corredor
-  3. Estação transf. Monte Belo

 4. Terminal Cid. Kemel

 5. Term. Ferraz de Vasconcelos



MEDIÇÃO DOS NÍVEIS RUÍDOS ACÚSTICOS



PRINCIPAIS FONTES DE RUÍDO

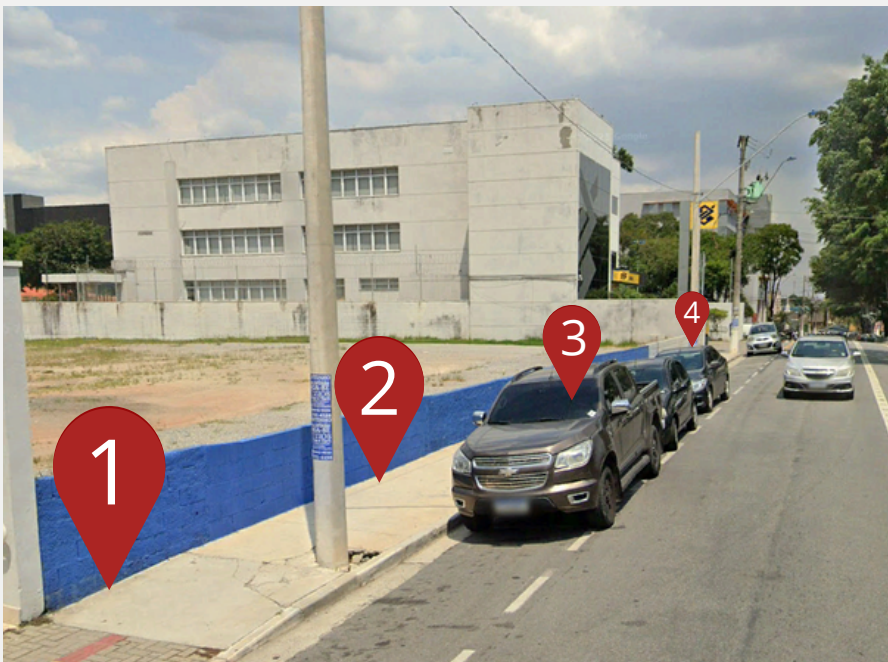
- Passagens de motocicletas e carros (emitem barulho do motor)

MEDIÇÃO DE RUÍDOS

- | | |
|--|---|
| • Ponto 1: MIN= 57.2 dB / MAX= 70.6 dB | • Ponto 9: MIN= 56 dB / MAX= 64.9 dB |
| • Ponto 2: MIN= 56.7 dB / MAX= 71.5 dB | • Ponto 10: MIN= 46.6 dB / MAX= 67.7 dB |
| • Ponto 3: MIN= 58.4 dB / MAX= 64.8 dB | • Ponto 11: MIN= 46 dB / MAX= 77.6 dB |
| • Ponto 4: MIN= 54.8 dB / MAX= 73.7 dB | • Ponto 12: MIN= 46.2 dB / MAX= 60 dB |
| • Ponto 5: MIN= 55.1 dB / MAX= 51.4 dB | • Ponto 13: MIN= 53.5 dB / MAX= 64.2 dB |
| • Ponto 6: MIN= 50.1 dB / MAX= 53.3 dB | • Ponto 14: MIN= 53.2 dB / MAX= 65.4 dB |
| • Ponto 7: MIN= 50.3 dB / MAX= 70 dB | • Ponto 15: MIN= 55.1 dB / MAX= 67.3 dB |
| • Ponto 8: MIN= 56 dB / MAX= 62.4 dB | • Ponto 16: MIN= 58 dB / MAX= 71.1 dB |

REGISTROS/IDENTIFICAÇÃO DO ENTORNO

- Construções em alvenaria
- Edificações baixas (média de 2 a 3 andares)
- Sistema viário asfaltado e calçadas estreitas



PONTOS 1, 2, 3 E 4



PONTOS 4, 5, 6, 7 E 8



PONTOS 8, 9, 10, 11 E 12



PONTOS 13, 14, 15 E 16