

Participação Social na construção do PMUS - Seminário de Apresentação do Diagnóstico e Propostas para a Rede Estrutural de Transportes



O EVENTO



No dia 05 de dezembro de 2015 foi realizado o Seminário de apresentação do diagnóstico e proposta para a rede estrutural de transportes do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) da cidade do Rio de Janeiro. O encontro reuniu diversos atores sociais no Palácio da Cidade - local de trabalho do prefeito do Rio de Janeiro, localizado em Botafogo, Zona Sul do Rio de Janeiro.

O encontro teve os seguintes objetivos:

- Apresentar o processo de concepção e elaboração do PMUS da cidade do Rio de Janeiro;
- Apresentar o Diagnóstico consolidado a partir das oficinas de participação social e do trabalho do consórcio;
- Apresentar a rede estrutural de transporte proposta a partir do diagnóstico;
- Recolher através de debates estruturados o retorno da sociedade local a respeito do diagnóstico e da rede de transporte proposta, assim como esclarecer possíveis dúvidas oriundas das exposições.

Este documento traz o relato do Seminário, o contexto para sua realização, os participantes e os principais dados apresentados na atividade, em especial, a rede estrutural de transporte proposta para os próximos 10 anos.

A PARTICIPAÇÃO SOCIAL NO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DO RIO DE JANEIRO

A Prefeitura do Rio de Janeiro iniciou em 2015 o processo de elaboração do seu PMUS. Um consórcio de empresas foi contratado e vem trabalhando para a elaboração deste Plano, cuja finalização do diagnóstico e proposição de uma rede estrutural ocorreu em Novembro de 2015.

Durante a elaboração do PMUS, estava previsto uma etapa denominada Participação Social, em que a sociedade civil contribuiu diretamente com propostas e problematizações que serviram de material para construção do plano.

Segundo o consórcio¹, considera-se que planejar significa visualizar uma situação futura melhor do que a que se vive no momento, não importando qual seja o setor ou segmento socioeconômico objeto desse processo de planejamento. Com isso, para iniciar e perenizar um processo de planejamento é necessário conhecer a situação inicial (a atual) da realidade em que se está vivendo, com todos os problemas que devem ser enfrentados. Dado que as visões de futuro não são as mesmas para todos os atores sociais envolvidos e interessados nestas transformações, torna-se necessário uma atividade inicial que pode ser denominada de busca de consensos mínimos. Trata-se, em síntese, de uma “concertação”, isto é, acordo ou pacto. É por isso, que ao início de qualquer processo de planejamento, é imprescindível a reunião de todas as partes interessadas no projeto, para comunicar o início do processo e também conclamá-los a participar, sugerir, dar o seu ponto de vista em relação ao projeto que se quer implantar.

Conhecer o plano, quer dizer as concepções e a intenção dos outros atores é não somente se antecipar a crises e contradições inerentes a um processo sociopolítico, a perdas de tempo e de retrabalho, mas também, de se ter a oportunidade de identificar parcerias neste ambiente de atuação.

Ao iniciar o processo pelas Oficinas, o PMUS da Cidade do Rio de Janeiro pretendeu captar os anseios e a percepção da sociedade civil carioca em geral a respeito do projeto de mobilidade urbana que se quer implantar.

Para a execução da Oficina, por conseguinte, a proposta foi a de se proceder a uma abordagem metodológica que pudesse efetivamente envolver os participantes e deles obter sugestões e críticas a respeito da concepção do Plano.

Tal abordagem se baseou em diversos aspectos de variados métodos já amplamente testados na prática de elaboração de processos de planejamento público e de projetos. A concepção utilizada nos eventos está contida nas metodologias do Planejamento Estratégico Situacional (PES) e do Planejamento de Projetos por Objetivos (na sigla alemã ZOPP), referidas em item posterior.

Ambas as metodologias, de fato, partem de premissas da construção de um processo de planejamento através da participação de atores sociais envolvidos e interessados na questão a ser projetada. Estes atores apresentam visões convergentes, ou não, às concepções de quem propõe o plano, neste caso, a Prefeitura do Rio de Janeiro. Um ator social para se constituir como tal tem que, necessariamente, deter a posse de recursos necessários aos planos (os usuários do sistema de mobilidade urbana, os operadores, os concessionários, os funcionários públicos, os sindicatos, associações de moradores e ONGs em geral) e, portanto, têm a capacidade de influir na condução do plano. Daí porque tais métodos de

¹ A abordagem metodológica referente à participação social em planejamento público está relatada na proposta feita à SMTR RJ para esta fase do PMUS, de onde foram retirados os textos para esta parte do relatório.

planejamento propõem o envolvimento social de outros participantes na concepção do processo. Os processos tradicionais de planejamento ignoram esta participação, partindo dos cálculos de um diagnóstico basicamente técnico para projetar as ações do seu plano de ação. Ao contrário, está subjacente aos dois métodos aqui aludidos, a ideia de um processo de planejamento *tecnopolítico*, quer dizer, que envolve não somente os imprescindíveis aspectos técnicos de planejamento, mas também os critérios estratégico-políticos que decorrem da participação social.

Tendo como fundamentação o estabelecimento de um processo participativo, a condução do envolvimento é feita através de reuniões estruturadas (oficinas) e conduzidas por um especialista em planejamento, através de dinâmicas de grupo.

No primeiro encontro realizado no dia 04 de Julho de 2015 foram produzidas uma árvore de problema e uma árvore de objetivos referente à área de Planejamento 3, compreendida pela zona norte. No segundo encontro, realizado dia 25 de julho do mesmo ano, a proposta de distribuição se deu de forma diferente, considerando além das áreas de planejamento em que os participantes pertenciam, mas também o tema de interesse que seriam debatidos. A saber: transporte Público, transporte não motorizado e infraestrutura viária.

Ao recolher a apreciação dos atores sociais locais a respeito dos problemas de mobilidade urbana de suas APs assim como de temas específicos, os resultados das oficinas puderam traduzir-se em importantes subsídios à realização dos estudos e diagnósticos da situação atual da mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro, bem como contribuir para a proposição da rede estrutural de transportes do município.

RELATO DO SEMINÁRIO

O seminário iniciou às 14h30mins com a Abertura do Secretário Municipal de Transportes, Rafael Picciane. O Secretário ressaltou a importância dos processos participativos na construção de planos e políticas pública e agradeceu a sociedade civil, o Lab.Rio, o consórcio e a os técnicos da SMTR pela colaboração ativa na realização do processo participativo.

Em seguida, foi feita uma apresentação por Bernardo Ainbinder, coordenador de Experiências digitais, sobre as políticas de participação que o Lab. Rio esteve presente neste processo. Foram quatro atividades prioritárias, a saber:

- **Ágora Mobilidade** - plataforma que contou com a participação de mais de 20mil cariocas na proposição de projetos e ações para melhoria da mobilidade urbana do Rio de Janeiro.

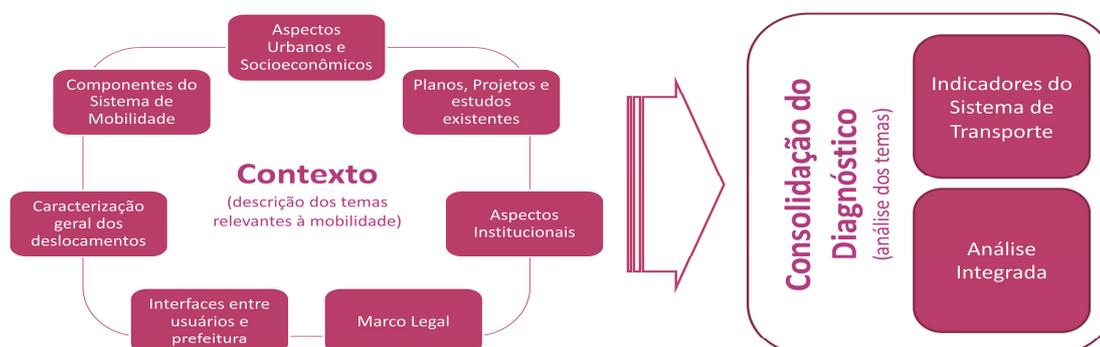
- Mapeando - plataforma de mapeamento de demandas sobre mobilidade, que já resultaram em 2 relatórios trimestrais, agrupados em 11 tipos de demandas encaminhadas para as respectivas áreas responsáveis dentro da prefeitura.
- Plataforma de Envio de Documentos - Local para *upload* de planos, projetos, teses, dissertações e ideias, que já disponibilizou 41 arquivos para o público e para análise técnica da SMTR.
- Colaboração nas oficinas e atividades de promoção da participação social na elaboração do PMUS.

Posterior as atividades do Lab.Rio, Maurício Feijó, representante do consórcio PLANMOB, apresentou as estratégias para os Planos de Mobilidade no Brasil, contextualizando a criação dos planos de mobilidade, sua legislação inerente e pontuando o desenvolvimento dos espaços urbanos e das redes de transporte de algumas das principais cidades brasileiras.



Finalizada a apresentação, o técnico da SMTR, Antônio Carlos Velloso, apresentou o diagnóstico levantado sobre a temática da mobilidade no Rio de Janeiro, contextualizando e caracterizando os deslocamentos e componentes do sistema e mobilidade.

Para a consolidação do diagnóstico foi feita uma análise integrada dos temas relevantes à mobilidade, junto à análise de indicadores do Sistema de Transporte. Segue abaixo a imagem ilustrativa.



Após esta análise foram analisadas algumas diretrizes propostas para o plano e junto a elas sugeridas políticas públicas. Segue as 15 diretrizes propostas e suas políticas públicas correspondentes:

(01). Bom uso do transporte coletivo (47% - Brasil), com destaque para o ônibus (37%), indicando ampla utilização do sistema de transporte sob gestão municipal.

- **Ampliação** da Rede Estrutural de Transportes;
- **Melhoria** da especialização e hierarquização dos serviços de passageiros por ônibus;
- **Ampliação** de Serviços e Melhoria da Qualidade do Sistema;

(02). Alta **demanda** de pedestres e bicicletas na **AP-5** (índice de mobilidade TNM=0,77) e **AP-3** (índice de mobilidade TNM=0,64), respectivamente, enquanto as **ofertas** se concentram na **Zona Sul** (índice de mobilidade TNM=0,40) e Centro (índice de mobilidade TNM=0,45).

- **Ampliação** da oferta de ciclovias e equipamentos cicloviários com foco na AP5 e na AP3, respectivamente.
- Estabelecer **articulação** correta entre hierarquia viária e infraestrutura cicloviária.
- Estabelecer as **conexões** entre sistemas de **ciclovias** e, entre estas, e a **Rede** Estrutural de Transporte Público;
- Estabelecer as **conexões** entre sistemas de **ciclovias** e os grandes **pólos** institucionais (**educação, cultura, turismo e administração pública**), de **comércio e serviços**.
- Promover a **requalificação** da rede e sistemas de ciclovias existentes.

(03). Problemas de **acessibilidade** nos **aglomerados subnormais** e empreendimentos **Minha Casa Minha Vida**, considerando a rede estrutural de transportes de 2017 e as linhas de ônibus.

- **Ampliação e requalificação** dos sistemas alimentadores, auxiliares e complementares em função de novos assentamentos;

(04). Identificação de **regiões com alto potencial construtivo** (principalmente **AP 4 e AP 5**), com **inexistência** de sistemas de transportes e /ou **operação deficitária**.



- **Proposição ou ampliação** de **corredores exclusivos** para estruturação da demanda gerada por **novas áreas ocupáveis e/ou adensáveis** na cidade.

(05). Existência de **barreiras urbanas** (Linha Vermelha, Linha Amarela, Av. das Américas, Av. Brasil) e/ou geográficas

(morros, florestas, lagoas) que **dificultam a conexão** espacial da cidade e condicionam seus **deslocamentos**.

- **Proposição** de elementos de **transposição** às barreiras observadas na cidade, tendo em vista a paisagem urbana, os diferentes modais de transporte e as formas de circulação na cidade;

(06). Necessidade de **requalificação da micro acessibilidade** nas diferentes regiões da cidade, **sobretudo** junto às **estações do Sistema Estrutural de Transportes (alta e média capacidade)**.

- **Definição de programas** de intervenção urbanística para **melhoria e adequação das aproximações das estações da Rede Estrutural de Transportes**, tendo em vista os usos **peatonais e cicloviários**, e as normas de acessibilidade universal vigentes.

(07). **Predominância de movimentos pendulares a trabalho e educação** das Zonas Oeste e Norte para as Zonas Sul e Centro, que sobrecarregam os sistemas de transporte.

- **Ampliação da oferta, capacidade e qualidade** dos modais e serviços existentes em direção ao Centro e a Zona sul;
- **Oferta de novas ligações e serviços** de transporte em direção ao centro e zona sul.

(08). **Carência** de integração tarifária **plena** entre modais e adequado **número de conexões**.

- **Revisão e ampliação** do modelo de integração físico-tarifária do Sistema de Transporte Público e Coletivo.

(09). **Baixo** aproveitamento do **uso do solo no entorno** das estações de integração **da Rede Estrutural de Transportes**.

- **Requalificação** das conexões da Rede Estrutural de Transportes, permitindo melhor e maior acessibilidade nos espaços de integração intermodal;
- **Revitalização** do tecido urbano no entorno das estações de integração da Rede Estrutural de Transportes, sobretudo a partir da implantação de equipamentos públicos, comércio e serviços com **foco no atendimento aos usuários e a população local**.

(10). **Política de cargas** voltada apenas à **restrição da circulação**, insuficiente para garantir a normatização e segurança viária.

- **Desenvolvimento** de um **programa específico de gestão da logística urbana, com participação de todos os atores envolvidos**, incluindo **regulamentação** da implantação de terminais logísticos, **definição** de uma

política **consistente** de carga/descarga, e estudo de soluções e medidas alternativas (tecnológicas e operacionais).

(11). Alguns dos **Centros de Alcance da cidade não são atendidos plenamente** pela Rede Estrutural de Transporte.

- **Requalificação e ampliação** da Rede Estrutural de Transporte em direção aos novos Centros de Alcance da Cidade, definidos pelo Plano Diretor e LUOS.

(12). **Falta de adequação dos terminais urbanos** a infraestrutura necessária ao seu bom desempenho e funcionamento.

- **Desenvolvimento** de um programa de **requalificação e localização** (realocação) de terminais urbanos, tratando de **forma integrada** as suas aproximações (estrutura viária e áreas de influência).

(13). Necessidade de **adequação da hierarquia viária a novos conceitos e novos usos** do espaço público, mobilidade e circulação urbana.

- **Desenvolvimento de estudo viário e funcional**, que estabeleça **nova hierarquia** e critérios para **uso público dos logradouros**, com foco no uso integrado do espaço público;
- **Implantação de Projetos Aprovados de Alinhamentos Prioritários**, com foco num **desenho urbano** que favoreça o uso integrado do espaço público através de conceitos como **Rua Completa**.

(14). **Parcelamentos que não consideram a malha viária da cidade** em sua totalidade, sobretudo no que se refere a **contiguidade de vizinhanças**, produzindo **traçados urbanos inconclusos e desconexos**, com prejuízos à macro circulação da cidade.

- Desenvolvimento de um programa com estruturação urbana, estabelecendo as conexões, ligações e complementações viárias necessárias ao bom desempenho da plena mobilidade da cidade e do sistema de transportes.

(15). **Aumento da poluição atmosférica decorrente do crescimento da frota de veículos** automotores e do **consumo de combustíveis fósseis** ocorridos nos últimos anos.

- **Desenvolvimento de um programa de educação** ambiental que articule conceitos oriundos da educação urbana e da educação para o trânsito, e **incentive o uso sistemático de transporte público**;
- **Racionalização** do Sistema Público de Transportes, de forma a **orientar a oferta e reduzir a ociosidade no sistema, reduzindo também as emissões de gases**;

- Implantar **gradativamente novas tecnologias** e o uso **combustíveis menos poluentes** no Sistema Público de Transportes.

Ao término da fala do técnico, foi aberto o debate para dúvidas, proposições e esclarecimentos. Segue o relato das indagações e respostas pelos respectivos responsáveis.

Jorge (AMA-Taquara e da FAMRIO) - Questionou sobre a composição do Conselho municipal de transporte, quais as entidades populares e representantes da zona oeste presentes. Outra indagação referiu-se a estrutura dos ônibus das empresas montados sobre "chassi de caminhão".

- **Simone Costa (resposta)** - Informou que não tem dados do conselho, mas pegou email do participante para passar a informação. Sobre os ônibus, a técnica explicitou que o plano não é de operação, mas sim de proposição de expansão da rede. Ressaltou que existem outros técnicos na SMTR que tratam da temática de melhoria operacional.

Solange Carvalho (FAU UFRJ) - Questionou se foi realizada uma Integração entre as esferas de governo para auxílio na elaboração da rede proposta, como o caso da Integração das Barcas. Perguntou também porque não foi utilizado o sistema de publicidade dos ônibus para divulgar o processo participativo do PMUS e quais foram os critérios para definir as 11 prioridades do Mapeando.

- **Simone Costa (resposta)** - Sobre a integração entre as esferas, o PMUS tem um olhar municipal, mas que se utiliza de dados também do governo do Estado, o que possibilita realizar análises de integração e/ou proposição de sistemas de concessão estadual (como o caso das barcas).
- **Bernardo Ainbinder (resposta)** - Sobre o sistema de divulgação do PMUS foram impressos aproximadamente 3000 cartazes para divulgação dentro do coletivo. Simone complementou que este processo é novo dentro da SMTR e as sugestões são bem vindas para aperfeiçoá-lo. Sobre o mapeando as demandas foram alinhadas com técnicos da secretaria, de acordo com o que a secretaria precisa ouvir. A cada 3 meses é feita uma pesquisa de opinião para detectar falhas e processos que podem ser aperfeiçoados.

Lucas (FAU UFRJ) - Questionou se a SMTR prevê uma meta de redução do uso do transporte individual motorizado e se tem como incluir a ciclovias nos padrões de construção da prefeitura, ou seja, se para construção de uma via deve-se inserir obrigatoriamente a calçada, também poderia ser obrigatório a construção da infraestrutura cicloviária.

- **Simone Costa (resposta)** - Sobre a meta de redução do uso do transporte individual motorizado, pode ser inserido dentre as 15 diretrizes do plano, uma

sobre a temática. Outra diretriz do plano já contempla a redefinição da divisão das vias para inserção da infraestrutura cicloviária.

Diana (Moradora de Copacabana)- Questionou a racionalização das linhas de ônibus, indicando falhas no sistema. A participante relatou a piora no tempo de deslocamento diário casa-trabalho e aproveitou a ocasião para convidar os representantes públicos a realizar o trajeto com a mesma para verificação da situação.

- **Simone Costa (resposta)** - Destacou que o PMUS não trata da racionalização das linhas de ônibus e recomendou que as reclamações fossem feitas diretamente a ouvidoria da SMTR.

Mariana (Estudante de Direito) - Questionou se a variável gênero havia sido incluída no diagnóstico do PMUS, e ressaltou a importância dos estudos internacionais sobre a segurança das mulheres trabalhadoras em seus deslocamentos.

- **Simone Costa (resposta)** - Destacou que o diagnóstico completo, compreende a análise de gênero, mas o que foi apresentado (resumido) não continha. O diagnóstico completo estará online para dúvidas posteriores.

Daniel (Assoc. de Moradores de Copacabana) - Colocou em pauta a necessidade de um programa de conservação das ciclovias e das vias em geral, assim como a emergência de ampliação da fiscalização das calçadas e da continuidade das obras de integração da malha cicloviária da cidade. Aproveitou a oportunidade para pedir o link do mapeando.

- **Simone Costa (resposta)** - Comentou que não tem uma diretriz no plano que trata da conservação, mas serão tratados as novas hierarquias e usos que as vias terão.

O link para o mapeando é: <http://mapeando.rio.gov.br/>

Alicia (PROURB UFRJ) - Questionou se estão sendo realizadas pesquisas sobre conforto ambiental, onde destaca a importância do clima em relação ao tratamento das ciclovias, em especial nas periferias onde o modal é mais comum.



- **Simone Costa (resposta)** - Informou que os projetos de requalificação e reavaliação do uso de novos espaços para cada modal estará presente no plano, como uma contribuição importante. Mas o plano não possui análises das características das ciclovias existentes.

Bernardo complementou com a informação de que foi aprovado pelo prefeito Eduardo Paes a criação do plano cicloviário em 2016, o possibilita a inserção destas análises de conforto ambiental e uso do modal nas periferias.

Silvia (Associação de Longevidade) - Questionou se o plano não inclui as perspectivas de mudança da distribuição etária como subsídio para o planejamento, bem como questões operacionais como qualidade do serviço por parte dos motoristas e cobradores.

- **Simone Costa (resposta)** - Destacou que o plano teve como parceiro o Instituto Pereira Passos - IPP, que possui uma previsão de crescimento por idade utilizada no diagnóstico. Sobre as questões operacionais, não foi definida nenhuma diretriz, mas destacou-se que pode ser avaliada a inclusão do tema no hall de diretrizes apresentados.

Gilean (ADM UFRJ) - Questionou qual o melhor indicador para verificar o tempo de viagem média ideal para cada modal de transporte e qual a previsão para padronização dos pontos de ônibus.

- **Simone Costa (resposta)** - Informou que os dados apresentados são oriundos do PDTU 2013 (com dados de 2012), sofrendo ajustes para análise com BRT em 2014 (visto que não havia informações do sistema no RJ sobre operação), e assim chegou ao dado de 40 minutos como tempo de viagem média. Sobre a informação dos abrigos esta prevista em lei, mas no PMUS a princípio não está em uma diretriz operacional estratégica. Bernardo complementou informando que a sexta proposta do Ágora é sobre esta padronização das e que já estão sendo busca dos especialistas do assunto para que seja realizada a padronização antes das olimpíadas. Simone informou que as diretrizes operacionais podem ser feitas na forma de reclamações à ouvidoria da SMTR e o secretário pode "baixar uma portaria" e resolver. O importante para o PMUS é que o mesmo contemple questões estruturais, a fim de ser aprovada por lei e aumentar o comprometimento de sua realização.

Miguel Arraz (Membro do Conselho da Juventude) - Indagou porque o taxi utiliza a via do BRS.

- **Simone Costa (resposta)** - Destacou que o taxi é um serviço público e seu deslocamento no BRS foi autorizado. Todavia, o sistema de taxis não está contemplado no PMUS.

Alexandre Arraz (Assoc. de Moradores do Humaitá) - Dentre suas diversas ponderações estão: a baixa divulgação do plano; a necessidade de ir à rua para ouvir a população; falta de adequação do PMUS com o Plano Diretor da cidade; falta de clareza nas conexões, em especial entre as macrorregiões; Calçadas é uma

temática problemática que deve ser inserida no PMUS bem como as ciclovias devem não mais ser interpretadas como sistemas de lazer; possibilidade de incluir o moto taxi como modal de transporte.

- **Simone Costa (resposta)** - Reforçou que a divulgação é um problema que está sendo melhorado no processo. Sobre o alinhamento com o PD, são as mesmas pessoas que discutem os diferentes planos, o que faz com que haja alinhamentos das propostas para que elas "conversem". Calçada é uma questão importante a ser debatida e está contemplada em uma das diretrizes do plano. Sobre o moto taxi não é uma regulamentação municipal, mas sim do conselho nacional de trânsito e por uma questão de segurança ainda não foi regulamentado.

Israel (estudante de RI) - Questionou qual o nível de certeza para aplicabilidade do PMUS caso haja uma mudança de governo.

- **Simone Costa (resposta)** - Informou que após a finalização do plano, o projeto será encaminhado para câmara dos vereadores para aprovação. A mesma destacou que a SMTR espera q não haja muitas mudanças nas propostas encaminhadas pela secretaria e que ao aprovar a legislação, o mesmo seja executado integralmente.

Após o primeiro debate foi realizada uma pausa de 20 min. para o *Coffee Break*.

O segundo momento do seminário teve como objetivo apresentar a composição das propostas da Rede Estrutural de Transportes (apresentada integralmente no final deste documento) assim como, suas possíveis ligações.

Ao todo foram apresentados 17 corredores, sendo 11 sistemas de BRT, 3 de VLT, 2 de Metrô e 1 Hidroviário nas lagoas da Barra da Tijuca.

Abaixo segue os questionamentos e indagações do público presente.

Júlio - Questionou porque na zona oeste foi feita escolha para o sistema BRT e não para o sistema metroviário.

- **Simone Costa (resposta)** - Ressaltou que o modelo levou em questão a velocidade operacional do sistema, mas o que deve ser considerado no plano, além do tipo de modal, é a entrega de um corredor viário que teve sua



capacidade avaliada. A escolha do modal que será implantado é primordialmente uma escolha do gestor que estiver em exercício.

Adair Aguiar (membro do conselho da juventude) - Indagou de que forma o plano pode associar outras secretarias e políticas. E Que tipo de ação se propõe para integração com outros planos da prefeitura, como o de habitação e o incentivo de subcentralidades.

- **Simone Costa (resposta)** - Ressaltou que tem diretrizes diversas que não podem ser feitas somente pela SMTR, mas sim em conjunto com outras secretarias, então essa integração entre os grupos foram feitas. Sobre as subcentralidades, por mais q se incentivem outros centros, o centro do RJ continuará sendo central nos próximos 10 anos, que é onde as pessoas precisam ir, por isso a necessidade das redes propostas. Todavia, as diretrizes em conjunto com outras secretarias vão ajudar a pensar em soluções para dispersar o centro.

Gabriel Carvalho (Eng. de Transporte da FGV) - Questionou porque propor um BRT no trecho Santa Cruz - Deodoro concorrente ao trem, quando no seu entendimento deveriam ser planejadas linhas alimentadoras ao sistema metroviário. Indagou também se há previsão para faixa exclusiva de transporte publico no novo elevado do Joá; Se no plano tem previsto a gestão do uso dos espaços públicos e de gestão de estacionamentos.

- **Simone Costa (resposta)** -Destacou que o BRT Santa Cruz - Deodoro precisa de estudos mais aprofundados, e que se a política tarifária permanecer a mesma, naquela região uma rede vai matar a outra. Então, precisa ser discutida a política tarifaria para compreender melhor o que será realizado. A Faixa exclusiva do Joá é uma medida operacional que pode ser feita com uma resolução do secretário. Sobre gestão de estacionamento o plano não teve capacidade de mapear os estacionamentos públicos.

Luis Vilano - Indagou se a implantação de novos BRS não é uma questão estratégica para estar no plano, assim como as linhas que estarão nele.

- **Simone Costa (resposta)** -Informou que o plano priorizou ações que requer investimentos maiores. As redes de BRS podem ser implantadas por resolução do secretário. Esta foi uma escolha estratégica que teve de ser tomada para o plano.

Joaquim (Prof. de Design da PUC) - Perguntou qual a perspectiva de se ter no rio de Janeiro um sistema de transportes rodoviário *sem catracas*.

- **Simone Costa (resposta)** - Destacou que esta é uma questão operacional que não esta sendo tratada no plano.

Rafael (arquiteto e Urbanista) - Sugeriu a expansão do corredor TransCarioca até Cocotá para realizar integração com as barcas de Cocotá, Paquetá e São Gonçalo. Sugeriu também para a proposta do "BRT suburbana", uma análise de seu estudo sobre o VLT Madureira-Cachambi-Meier, possibilitando a formação de uma subcentralidade importante.

- **Simone Costa (resposta)** - Informou que será avaliada a ligação do BRT com as barcas na próxima revisão da rede e que O "BRT Suburbana" será avaliado a expansão junto à ideia de expansão do metro Linha 1 (trecho Uruguai - Méier).

Edson (PlanRio) - Perguntou se está dentro do escopo do PMUS a unificação da agência de transportes por modais como exemplo em outros países.

- **Simone Costa (resposta)** - Destacou que o escopo do PMUS é olhar para a cidade, mesmo o caminho sendo favorável para o fortalecimento da RM. Ressaltou ainda que plano acontecerá com a agenda política do momento e o que está sendo oferecido é uma "cartilha de projetos que podem ser executadas" para melhorar o sistema de transporte público do RJ.

Barbara (Engenharia Urbana - UFRJ) - Questionou se a Integração tarifária é questão operacional ou técnica

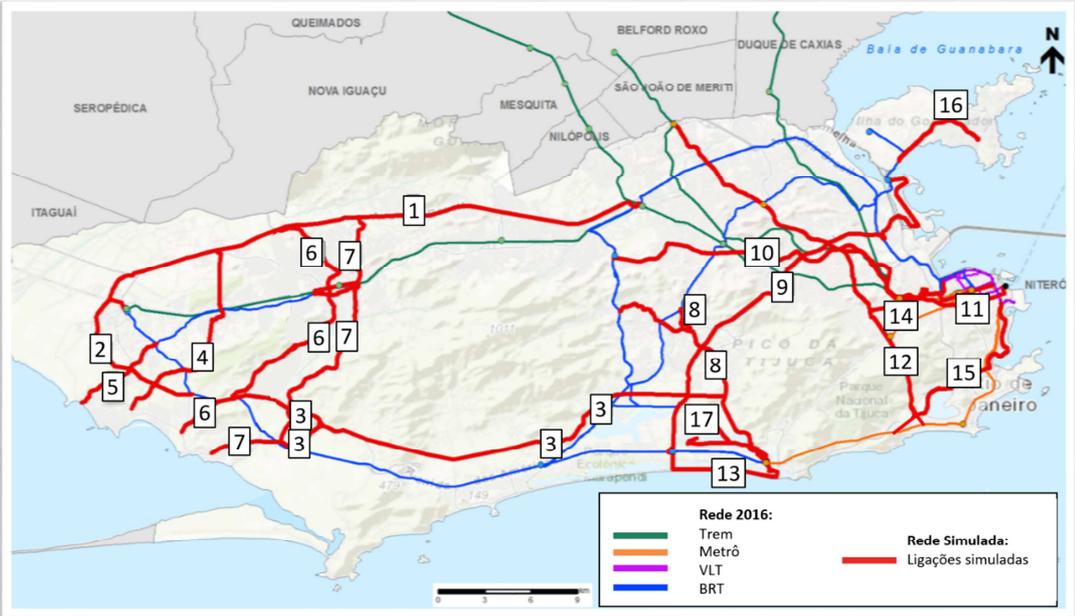
- **Simone Costa (resposta)** - Saliou que a integração tarifária é uma questão técnica e operacional que está contemplada em uma diretriz do plano porque influencia muito nos projetos propostos.

Márcia Vaz (área social - moradora da Barra) - Como última intervenção, destacou diversos pontos a serem respondidos como: a importância da Integração das secretarias, em especial a secretaria de educação para tratar a questão de educação no trânsito; A inclusão da bicicleta no planejamento do BRT para poder realizar sua integração intermodal; Incentivar negócios sociais e cooperativos para aumentar o uso das bicicletas;

- **Simone Costa (resposta)** - Reforçou que a integração das secretarias já está presente nas diretrizes do plano. O tratamento da bicicleta rios já está nas diretrizes.

Após todos os questionamentos feitos, o representante do Lab.Rio, Bernardo Ainbinder, encerrou o evento agradecendo a participação de todos no encontro e colocou a prefeitura, através do Lab.Rio aberta para qualquer esclarecimento que viesse a surgir posteriormente.

Como produto do encontro, segue abaixo a rede estrutural de transporte para melhoria da mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro em seus diferentes modais e áreas de planejamento.



CÓDIGO	TECNOLOGIA	LIGAÇÃO	FONTE DAS PROPOSTAS		
			SMTR / CET-RIO	MAPEANDO / DESAFIO ÁGORA	PLANO ESTRATÉGICO E OUTROS PLANOS
1	BRT	TransBrasil - Deodoro - Santa Cruz	X	X	
2	BRT	Anel Viário (Trecho 6): Santa Cruz - Guaratiba	X		
3	BRT	Segunda Ligação AP4/AP5 (Via 5)	X		X
4	BRT	1ª Ligação Transversal Oeste: Sepetiba - Av. Brasil	X		
5	BRT	Sepetiba - Anel viário - Estrada da Pedra – (complementar à ligação Estrada da Pedra - Campo Grande do BRT Transoeste)	X		
6	BRT	2ª Ligação Transversal Oeste: Piaí – Magarça - Campo Grande - Av. Brasil	X		X
7	BRT	3ª Ligação Transversal Oeste: Matriz – Mato Alto - Cachamorra - Av. Brasil	X		
8	BRT	Jd. Oceânico - Freguesia – Tanque / Taquara - Transolímpica	X		
9	BRT	Alvorada - Linha Amarela - Fiocruz - Fundão		X	X
10	BRT	Sulacap - Av. Dom Hélder Câmara - Leopoldina	X	X	
11	METRÔ	Estácio - Praça XV (Extensão Linha 2)			X
12	METRÔ	Gávea - Uruguai - Del Castilho (até Pavuna através da Linha 2)	X		X
13	VLT	Jd. Oceânico - Av. Lúcio Costa - Alvorada	X	X	
14	VLT	Rodoviária - Praça Barão de Drummond			X
15	VLT	Gávea - Centro			X
16	BRT	Extensão do BRT TransCarioca até a Ilha do Governador	X	X	
17	HIDROVIÁRIO	Ligações 1) Península-Barra Shopping-Downtown-Metrô Linha 4 Jd. Oceânico e 2) Rio das Pedras-Downtown-Metrô Linha 4 Jd. Oceânico	X	X	

ANEXO I - PROGRAMAÇÃO

PROGRAMAÇÃO

14:00h – 14:30h:Inscrição

1º Bloco

14:30h – 14:40h:Abertura.

Por: Secretário Municipal de Transportes

14:40h – 14:50h:Políticas de Participação

Por: LabRio.

14:50h – 15:00h:Estratégias para os Planos de Mobilidade no Brasil

Por: Consórcio PLANMOB

15:00h – 15:50h:Diagnóstico:Contextualização e Caracterização dos Deslocamentos e Componentes do Sistema de Mobilidade

Por: Antonio Carlos Velloso

15:50h – 16:10h:Análises Integradas e Proposições em Políticas Públicas Municipais

Por:Antonio Carlos Velloso

16:10h – 16:40h:Debate

16:40h – 17:00h:Coffe Break

2º Bloco

17:00h – 17:20h:Composição das Propostas da Rede Estrutural de Transportes

Por: Simone Costa

17:20h – 18:00h:Apresentação das Ligações

Por: Simone Costa

18:00h – 18:40h:Debate

18:40h:Encerramento

ANEXO II - LISTA DE PARTICIPANTES DO SEMINÁRIO

PARTICIPANTES

APOIO

Antonio Carlos Velloso de Mello - **SMTR**

Bernardo Ainbinder - **Lab.Rio**

João Pedro M. Rocha - **ITDP**

Luis Cesar Peruci do Amaral - **SMTR**

Simone Costa - **SMTR**