



Que mobilidade queremos para nossa cidade?

Relatório de atividades

Abril de 2015

Introdução

A equipe do ITDP Brasil agradece todos os envolvidos na realização do encontro "Que mobilidade queremos para nossa cidade?", realizado no dia 14 de março de 2015 no Memorial Getúlio Vargas em uma parceria entre ITDP Brasil, Agência de Redes para Juventude, Casa Fluminense, Instituto de Estudos da Religião (ISER), Instituto de Estudos do Trabalho e Sociedade (IETS), Observatório de Favelas, Rio Como Vamos, Studio-X - Rio de Janeiro, Transporte Ativo; apoio do Lab.Rio e D-Think.

Participação popular, mobilização e engajamento são essenciais para que a sociedade carioca faça ouvir a sua voz. Por isso, o nosso agradecimento mais do que especial a todos os participantes que investiram seu tempo e esforço nesta empreitada. Esperamos que cada minuto investido nesse dia tenha valido a pena para cada um, porque para nós não teve preço.

Este relatório visa consolidar as contribuições dos participantes do encontro e será compartilhado publicamente para toda a sociedade civil, com a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e com o consórcio responsável pela elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Rio de Janeiro (PMUS).

Seguimos contando com o apoio das organizações parceiras e dos participantes para compartilhar os assuntos discutidos no encontro e presentes neste relatório, mobilizar os amigos e continuar participando ativamente do processo de elaboração do plano nos canais disponíveis no site oficial do PMUS.

Evento

No dia 14 de março de 2015, um grupo de representantes da sociedade civil se reuniu para promover um primeiro momento de reflexão sobre o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) da cidade do Rio de Janeiro. Consciente da importância do PMUS como instrumento de orientação dos investimentos em mobilidade nos próximos 10 anos, este grupo de pessoas veio afirmar sua intenção de participar e contribuir



ativamente para o processo de elaboração do plano, mesmo conscientes de que seu trabalho não conseguiria abarcar os anseios de toda a população carioca.

Resultados

Este grupo discutiu e sistematizou temas centrais que devem ser contemplados no PMUS com o objetivo de melhorar os padrões de deslocamento da população na cidade. Estas contribuições foram consolidadas neste documento que será entregue à Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro e ao consórcio contratado para apoiar o processo de elaboração do PMUS.

Espera-se que o plano seja elaborado da forma mais participativa possível de modo que integre os pontos de vistas, anseios e reais necessidades de toda a população do Rio de Janeiro. Espera-se também que o plano defina ações e estratégias que promovam maior acesso à cidade para todos os cidadãos, com melhor distribuição dos sistemas de transporte e das oportunidades no território, compartilhamento mais justo do espaço nas vias de circulação entre os diferentes modais de transporte, melhoria na qualidade ambiental, aumento da segurança viária, resultando em mais qualidade de vida para a população.



A visão de cidade dos participantes deste encontro passa também por um redesenho do espaço urbano que permita a promoção de padrões de deslocamentos mais sustentáveis, facilitando a mobilidade a pé, de bicicletas, assim como um sistema de transporte público mais acessível, seguro, eficiente e atrativo para os usuários.

Ao longo das discussões, quatro eixos principais de expectativas tiveram destaque:

- (A) O plano de mobilidade deve ser elaborado de forma participativa e deve refletir as reais necessidades da população;
- (B) A mobilidade deve ser planejada de forma a favorecer o acesso à cidade e a justiça social;
- (C) O plano de mobilidade deve promover o uso de modos de transportes mais democráticos e sustentáveis;
- (D) É preciso reforçar a segurança viária e promover uma convivência mais harmônica nas vias de circulação.

(A) O plano de mobilidade deve ser elaborado de forma participativa e deve refletir as reais necessidades da população

A participação de toda a sociedade civil na elaboração e implementação do PMUS é fundamental para garantir que as diretrizes e propostas do plano correspondam aos seus anseios. Os usuários dos sistemas de transporte devem ser ouvidos no processo de definição das ações, investimentos em mobilidade e alocação de recursos.



Neste sentido, foram levantadas as propostas abaixo:

- Divulgar uma agenda com todas as fases previstas para construção do plano, através dos canais existentes, assim como possibilitar o monitoramento e controle das ações de forma a obter resultados concretos e eficientes;
- Assegurar que as informações relativas à elaboração do plano sejam disseminadas em todas as regiões da cidade, dando mais transparência ao processo;
- Capacitar cidadãos e representantes de grupos locais para uma participação mais ativa e construtiva;
- Promover encontros de técnicos e gestores do PMUS com a população nas diversas regiões da cidade para debater e esclarecer pontos importantes sobre o plano;
- Criar um canal de comunicação entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e as organizações que atuam na área de mobilidade urbana para que elas possam contribuir ao debate e ao monitoramento das ações previstas para o plano;
- Estabelecer sistemática de coleta de dados dos usuários dos sistemas de transporte;
- Consolidar de forma prática, clara e objetiva as demandas da sociedade para que sejam consideradas pelo poder público no processo de elaboração do plano;
- Realizar atividades participativas presenciais em horário não comercial, em locais acessíveis, com divulgação ativa nas mídias sociais e uso de linguagem simplificada para universalização das discussões.

(B) A mobilidade deve ser planejada de forma a favorecer o acesso à cidade e a justiça social



Mobilidade urbana é essencial para garantir o direito de ir e vir dos cidadãos e permitir amplo acesso ao conjunto de oportunidades, bens e serviços disponíveis na cidade. Atualmente, a desigualdade na distribuição dos meios de transporte e oportunidades na cidade do Rio de Janeiro obriga grande parte da população a enfrentar horas no trânsito para chegar ao seu local de trabalho, estudo ou para ter acesso ao comércio e serviços públicos. Além de prejudicar a qualidade de vida destas pessoas, esta situação gera impactos para toda a sociedade como o aumento dos congestionamentos e das emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais. Neste contexto, urge repensar a organização da cidade e a distribuição de suas funções e atividades no território, de forma a promover ações que busquem:

- Promover o planejamento urbano orientado ao transporte e o adensamento de corredores de transportes;
- Conter o espraiamento urbano, promovendo, entre outras ações, a ocupação de imóveis vazios e áreas ociosas da cidade;
- Induzir o desenvolvimento da cidade em formato mais similar de rede, de forma policêntrica com uso misto do solo, mais deslocamentos intra-bairros e reduzindo a necessidade de viagens de média e longa distância;
- Integrar planejamento urbano, uso e ocupação do solo e planejamento de transportes, em uma gestão compartilhada das políticas urbanas;
- Incentivar novos arranjos e contratos de trabalho, incluindo a possibilidade de trabalho a distância, escalonamento e horários alternativos;
- Aprimorar a distribuição e a cobertura territorial dos meios de transporte, favorecendo o acesso à todos os cidadãos, seja qual for a origem social, idade, sexo, deficiência e etnia;
- Desenvolver políticas para a redução das tarifas e tempos de deslocamento para que moradores de qualquer bairro tenham acesso ao restante da cidade. Nesse sentido, sugere-se revisar a limitação de tempo e número de viagens do bilhete único;
- Integrar efetivamente os diferentes modos de transportes, principalmente entre transportes coletivos e infraestrutura para deslocamento a pé e de bicicleta.

(C) O plano de mobilidade deve promover o uso de modos de transportes mais democráticos e sustentáveis



A priorização de modos de transportes mais democráticos, tais como transporte público, deslocamentos a pé e de bicicletas é essencial. Neste sentido, espera-se que o plano de mobilidade:

- Promova a distribuição mais democrática do espaço viário, garantindo a prioridade aos pedestres (em especial as pessoas com mobilidade reduzida, como idosos, crianças e portadores de deficiência); às bicicletas e outros meios de transporte ativos; transportes público; e, por fim, ao carro;
- Integrar as noções de caminhabilidade e pedalabilidade na construção do plano, utilizando critérios e indicadores para avaliação das propostas que forem integrar o plano;
- Reordenar o passeio público com obras de reestruturação e fiscalização das calçadas, promovendo ampla acessibilidade;
- Promover campanhas de conscientização e educação em escolas e autoescolas para reduzir o planejamento urbano e a opinião pública centrados no automóvel;
- Explorar mecanismos para desestímulo do uso do carro, tais como políticas de estacionamento e a taxação do seu uso, amparadas pelo argumento do custo social destes modos de transportes, aplicando os recursos oriundos destas fontes no financiamento de transportes sustentáveis;
- Adotar medidas de incentivo aos transportes sustentáveis, tais como:
 - a. Implementação de mais ciclovias e ciclofaixas;
 - b. Construção de mais bicicletários públicos;
 - c. Permissão de transporte de bicicletas nos ônibus e nos sistemas de transporte público de alta capacidade (BRT, metrô e VLT);
 - d. Campanha de educação para motoristas e pedestres;
 - e. Construção e manutenção de infraestrutura amigável para pedestres;
 - f. Incentivo a parcerias com o setor privado para o desenvolvimento de projetos de mobilidade urbana sustentável, como sistema de bicicletas compartilhadas;

- g. Instituição de passe mensal/semestral/anual com redução das tarifas de transporte público, prevendo também a integração efetiva entre os diversos modos de transporte e sem limitação máximo no número de viagens;
 - h. Racionalização do uso do transporte com tecnologia GPS, cronograma de viagem e nomeação dos pontos de ônibus;
 - i. Priorização de meios de transportes menos impactantes ao meio ambiente, como bicicletas, VLT, transporte hidroviário e ônibus elétrico.
- Promover a implantação de corredores verdes de modo a favorecer o aumento de áreas verdes e promover um clima mais ameno na cidade;
 - Estimular o uso de novas tecnologias de revestimento do solo para aumentar a permeabilização do solo nos projetos de mobilidade urbana.

(D) É preciso reforçar a segurança viária e promover uma convivência mais harmônica entre os diversos usuários das vias de circulação



O último levantamento do Ministério da Saúde para a cidade do Rio de Janeiro indicou que, em 2012, 974 pessoas morreram em decorrência de colisões no trânsito. Grande parte destas colisões foram entre transportes motorizados (carros, ônibus e motos), pedestres e ciclistas. Neste contexto, o processo de construção do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro é uma oportunidade para identificar os desafios e

oportunidades para reverter este quadro, discutindo como promover uma convivência mais harmônica entre os diversos usuários das vias de circulação. As sugestões levantadas pelos participantes acerca do tema são:

- Coletar e divulgar dados estatísticos sobre colisões e vítimas para aumentar a conscientização da população sobre os desafios relacionados a segurança viária;
- Ampliar a sinalização de trânsito para todas as regiões da cidade, considerando os usuários de todos os modos de transportes;
- Implementar uma política piloto de redução de velocidade, incluindo a hierarquia de fluxos, a moderação de tráfego e a alteração do desenho viário;
- Elaborar uma política clara para padronização de calçadas, considerando-as como parte da rede de espaço público para mobilidade;
- Incluir o tema da segurança viária no currículo escolar, considerando todos os atores do trânsito (pedestre, ciclista, automóvel, transporte público);

- Incluir o tema da segurança viária na formação dos motoristas de ônibus e promover a cooperação entre a Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro e Governo do Estado do Rio de Janeiro para revisão do curso de formação de motoristas;
- Melhorar a qualidade do transporte público (acessibilidade, comodidade e integração modal) para desestimular o uso do carro e reduzir o número de colisões no trânsito;
- Incentivar a multidisciplinaridade do corpo técnico dos órgãos de trânsito, a fim de promover novas visões em relação ao desenho da paisagem urbana, favorecendo a segurança das pessoas que usam o espaço viário;
- Melhorar a segurança viária em pontos de intersecção entre modos de transporte, considerando diferentes necessidades e velocidades;
- Tornar as estações de BRT, metrô e trem e seus respectivos modais de transporte mais acessíveis, bem como o entorno das estações.

Participaram das discussões:

Ana Luisa Correa Bertoché

Ana Nassar

Andre Ferreira Andrade

Andre Gomes Vieira

Ani Phoebe Hao

Atilio Flegner

Bernardo Serra

Carolina Carniello Ribeiro

Carolina Guimarães

Cêça Guimaraens

Clarisse Linke

Danielle Hoppe

Edson Barbosa De Oliveira

Ephim Shluger

Fabiana Duffrayer De Souza

Flavia Moretz-Sohn Canthé

Gilean Teixeira Da Rocha

Guaraci Messias De Almeida Junior

Henrique Mendes Torres

Italo Marques

Ivanice Schutz

Joanna Almeida

João Pedro Maciente Rocha

Jorge Barbosa

José Lobo

Juan Barbosa

Julia Michaels

Julia Prima De Faria

Juliana De Castro

Juliana Moreira Alves

Julio Cesar De Souza Loureiro

Liz Paes Gomes Moretto

Luc Aldon

Luzia Moreira Da Rocha Amaral De Souza

Marcela Busmayer

Marcello Fernandes

Marco Bruno Manzolillo

Marco Miglietta

Marcos Aurélio Bassolli Alves

Maria Helena De Souza

Mariana Andrade Cretton André Cruz
Marvin De Almeida Correa
Mateus Moretto
Maysa Blay Roizman
Michelle Chevrant
Miriam Danowski
Míriam Maia Cavalcante
Monica Guerra Rocha
Naomi Ortan
Pablo Davies
Pedro Lima Neto
Pedro Rivera
Pedro Sreozenberg
Polyana Albergaria-Wolters
Rafaelle Barbosa Da Silva

Rebeca Valentim
Renan Braga Prisco de Almeida
Rodrigo Lages Vitorio
Rodrigo Luiz Sampaio
Silvia Maria Magalhães Costa
Simone Costa
Tatiana Carcall
Thais Meireles
Thereza Lobo
Thereza Carvalho
Tiago Leitman
Victor Andrade
Vitor Mihessen
Wania Maria Baeta Dos Santos

Realização

Agência de Redes para Juventude

Casa Fluminense

Instituto de Estudos da Religião (ISER)

Instituto de Estudos do Trabalho e Sociedade (IETS)

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil)

Observatório de Favelas

Rio Como Vamos (RCV)

Studio-X - Rio de Janeiro

Transporte Ativo (TA)

Apoio

D-Think

Lab.Rio

Relatório disponível no link: migre.me/pm4W0