



## O CARIOCA E O TRANSPORTE NA CIDADE

O transporte no Rio de Janeiro é **distante das pessoas, caro, inseguro e desigual**. A crise climática, sanitária, política e econômica pela qual estamos passando exige novas respostas. Como podemos virar o jogo e fomentar o acesso inclusivo à cidade?

OUTUBRO DE 2020



# O RETRATO DO TRANSPORTE PÚBLICO

## TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO

**48 MINUTOS**

PARA IR DE CASA AO TRABALHO

Na Região Metropolitana do Rio (RMRJ),



1 em cada 4 pessoas leva

**MAIS DE 1 HORA**

para se deslocar de casa ao trabalho.

É o pior resultado entre as 10 regiões analisadas.

## O MAIOR GARGALO ESTÁ NO TRANSPORTE PÚBLICO



**49%**

dos deslocamentos são realizados por transporte público.

Em média, as pessoas

**GASTAM 67 MINUTOS**

no transporte público todos os dias.



## COBERTURA DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

**NA RMRJ, 81% DA POPULAÇÃO ESTÁ DISTANTE DO TRANSPORTE DE MÉDIA**

**E ALTA CAPACIDADE** (trem, metrô, BRT, VLT e barcas). Apesar de ser o menor resultado entre as regiões metropolitanas pesquisadas, a cobertura ainda não é suficiente.

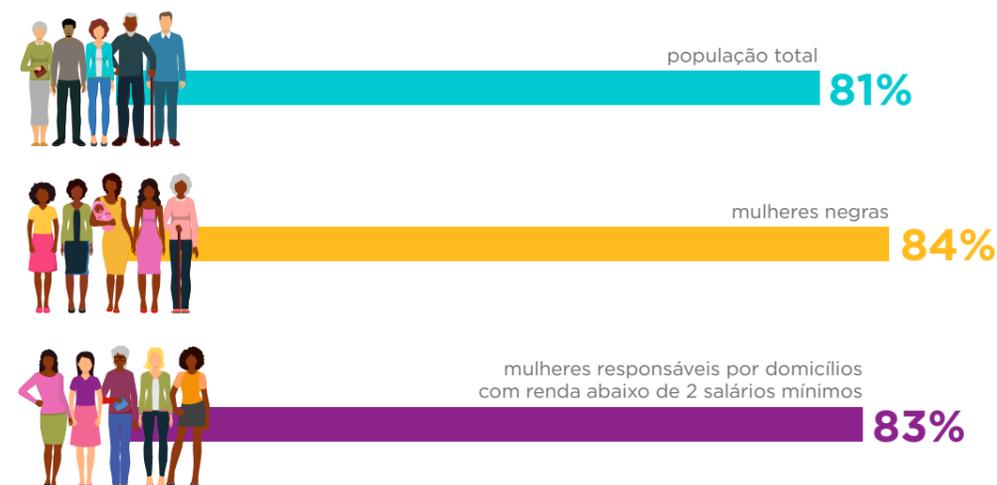


Estar distante reduz o acesso à cidade, a qualidade de vida e expõe as pessoas - principalmente aquelas em grupo de maior vulnerabilidade de gênero, raça e renda - a situações de risco.

O TRANSPORTE É DESIGUAL E CONCENTRADO. A SITUAÇÃO PIORA QUANDO FALAMOS DE **RENDA, GÊNERO E RAÇA.**

Mulheres negras e mulheres responsáveis por domicílio com renda até 2 salários mínimos vivem ainda mais longe do que a média da população.

*Percentual de pessoas distantes do TMA por gênero, raça e renda.*



## CUSTO

ALÉM DE CONCENTRADO, O TRANSPORTE É **INACESSÍVEL FINANCEIRAMENTE** PARA UMA PARTE DA POPULAÇÃO.

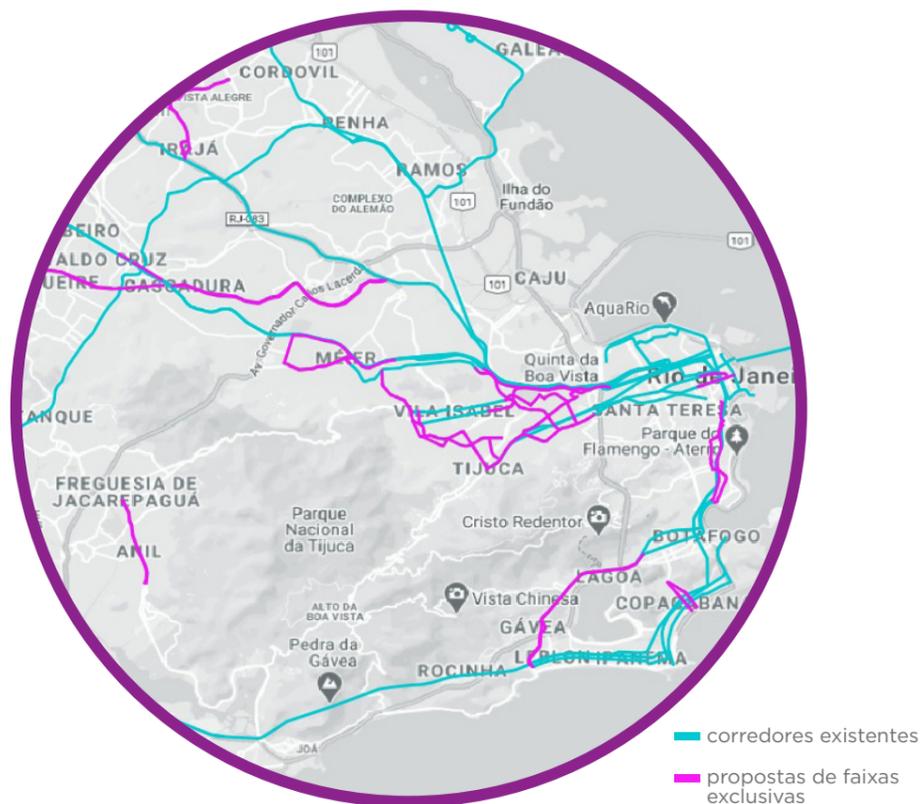
No Rio de Janeiro, duas viagens de ônibus por dia comprometem

**19% DO SALÁRIO MÍNIMO**

Para uma pessoa que recebe **R\$1045** e paga uma tarifa de R\$4,05 são **R\$202,50** dedicados ao transporte



# PROPOSTAS PARA MELHORAR O TRANSPORTE PÚBLICO



## 1 Garantir a prioridade para o transporte público na via

Com base na velocidade dos ônibus observada nas vias por meio de dados de GPS antes da pandemia, priorizamos as propostas de corredores de BRS previstas no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Rio de Janeiro. Para evitar que o transporte público trave, **precisamos implantar 107 km de faixas exclusivas, com fiscalização eficiente para coibir a invasão** pelo transporte individual e restringir o uso desse espaço por outros veículos.



## 2 Fortalecer a gestão do transporte público

Gestores públicos municipais devem se apropriar e disponibilizar os dados existentes (GPS, bilhetagem e GTFS) para melhorar a capacidade de gestão, aumentar a participação e a transparência do sistema de transporte público. Em um cenário de escassez de recursos, o **monitoramento de dados, a participação social e a inovação** são fundamentais para que o poder público aumente a efetividade de suas intervenções na cidade.

## 3 Finalizar obras em andamento

O corredor TransBrasil passa por uma das principais vias da cidade e tem potencial para facilitar os deslocamentos da população, contribuindo para redução da desigualdade no Rio de Janeiro e sua região metropolitana. **A implementação do corredor TransBrasil precisa ser realizada na sua versão completa, com um corredor exclusivo até o centro da cidade e a finalização dos terminais Margaridas e Missões que garantem a conexão metropolitana.**

## 4 Reformar o marco legal para tornar o transporte público mais eficiente e menos poluente

A regulamentação do sistema de transporte público segue um modelo de negócios engessado por décadas que impede a incorporação de novas tecnologias e a adaptação a novas realidades. As crises climática e sanitária que estamos vivendo tornam mudanças estruturais no sistema ainda mais urgentes. **Os modelos de remuneração e de financiamento precisam ser reformados** para não depender exclusivamente da tarifa e da quantidade de passageiros transportados, incluindo um caixa único que permita compensação entre linhas e operadores de forma a garantir um serviço frequente em todo o território, confortável e com segurança sanitária. **Os contratos precisam fomentar a renovação da frota por veículos de zero emissões**, como forma de atender às exigências ambientais, reduzir impactos na saúde pública e aprimorar a qualidade do serviço para os usuários.

## 5 Diversificar as fontes de financiamento do transporte público

A pandemia de COVID-19 acentuou a queda no volume de passageiros já sentida em função do aumento do desemprego e da percepção de baixa qualidade do serviço. Com uma tarifa alta quando comparada com a renda da população e a diminuição da demanda, o atual modelo de financiamento do sistema se tornou insustentável. **A próxima gestão municipal deve criar um novo modelo que inclua fontes de financiamento extra-tarifárias**, como a taxa de mobilidade, cobrança pelo uso da via por veículos de aplicativos, pedágio urbano na área central, zonas de baixa emissão de carbono que tarifam veículos poluentes, entre outras possibilidades.



# DESAFIO DE PEDESTRES E CICLISTAS PARA ACESSAR A CIDADE

## ACESSO A OPORTUNIDADES



**MAIS DE 800 MIL** pessoas não conseguem acessar um estabelecimento de saúde de baixa complexidade em menos de 30 minutos a pé.



**19%** das crianças de 4 e 5 anos precisam caminhar mais de 15 minutos para chegar a uma pré escola.



**18%** das crianças e adolescentes entre 6 e 14 anos precisam caminhar mais de 15 minutos para chegar a uma escola de ensino fundamental.

O uso da bicicleta tem papel fundamental para reduzir parte dessas lacunas, mas continua sendo percebido como um modo de deslocamento inseguro devido à falta de infraestrutura e às altas velocidades nas vias da cidade.

A bicicleta, **solução para quem quer ir e vir com mais liberdade, menos gastos e maior segurança sanitária**, deve ser priorizada nas ações de mobilidade das cidades. Porém, a cobertura da infraestrutura cicloviária ainda deixa muito a desejar.

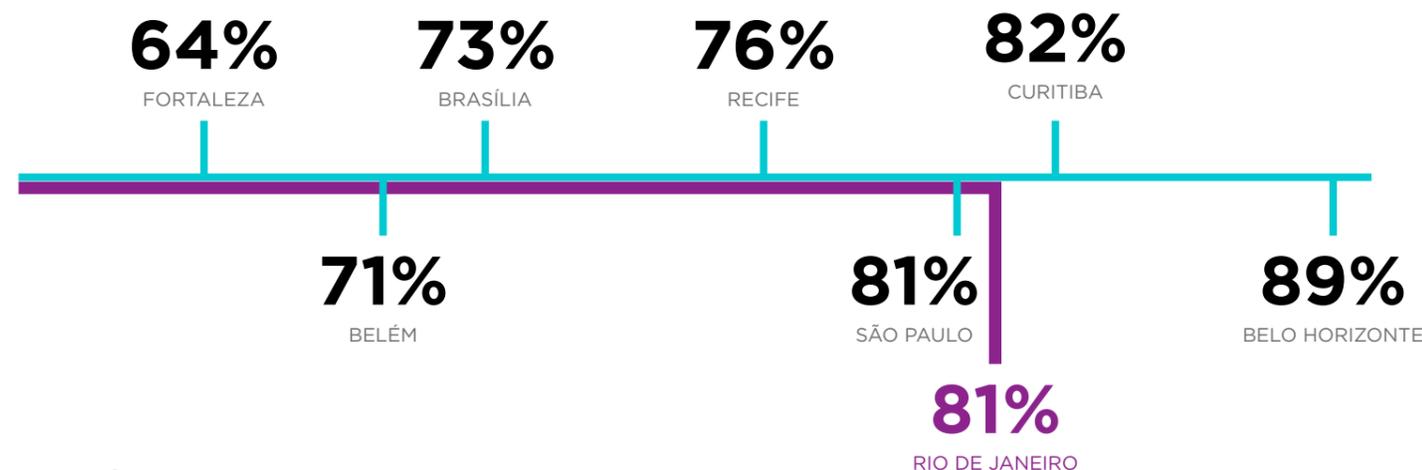
No Rio de Janeiro,



**SÓ 19% DA POPULAÇÃO**

vive próxima de ciclovias ou ciclofaixas.

## PERCENTUAL DA POPULAÇÃO DISTANTE DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

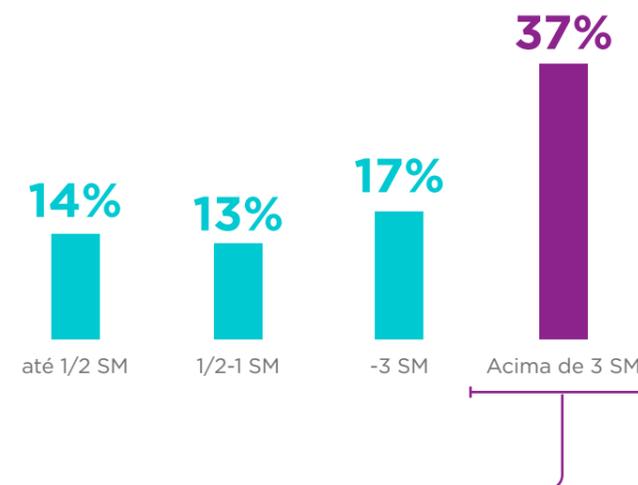


As infraestruturas estão mais próximas de pessoas com maior renda - **acima de 3 salários mínimos (SM)**.

Faltam ciclovias e estruturas similares próximas a pessoas com renda menor, já que na cidade do Rio de Janeiro

**68% DOS CICLISTAS\* tem renda de até 3 salários mínimos**

\* Segundo a pesquisa do Perfil do Ciclista da TA (2015)



A FALTA DE PLANEJAMENTO E INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA E MEDIDAS DE SEGURANÇA VIÁRIA **COLOCA EM RISCO A VIDA DOS MAIS VULNERÁVEIS NO TRÂNSITO.**

**1333 MORTES**

na RMRJ em 2018, sendo:

**48%**

pedestres e ciclistas



**16%**

motociclistas



# PROPOSTAS PARA TORNAR A CIDADE MAIS SUSTENTÁVEL

## 1 Fortalecer a gestão da segurança no trânsito

Definir **uma estrutura de governança e de gestão capaz de mobilizar parceiros de diversas áreas e esferas** da administração pública, com lideranças, papéis e responsabilidades bem definidos. **Organizar e manter uma base de dados sobre ocorrências e vítimas do trânsito com desagregação territorial**, alimentada por órgãos federais, estaduais e municipais, para apoiar a definição, monitoramento e avaliação das ações.



## 2 Garantir a segurança nos deslocamentos a pé e em bicicleta

As ruas da cidade precisam ser mais seguras para estimular os modos de deslocamento mais saudáveis e sustentáveis. O desenho e operação viária precisam ser adequados visando reduzir de forma mais eficiente as lesões e mortes no trânsito. A próxima gestão municipal deve atender à recomendação da Organização Mundial da Saúde (OMS) e **reduzir a velocidade máxima nas vias da cidade para 50 km/h**. Também é essencial que as **interseções críticas, áreas com grande fluxo de pedestres ou entornos escolares sejam contemplados com medidas de moderação de tráfego**.

## 3 Ampliar a infraestrutura cicloviária e a integração com demais modos de transporte

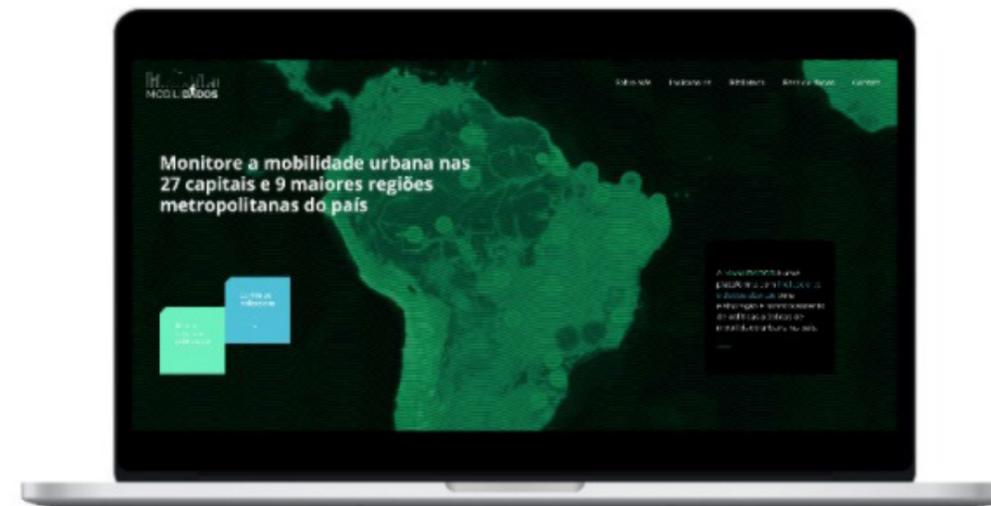
O Rio de Janeiro perdeu o protagonismo entre as cidades que promovem soluções de mobilidade em bicicleta para o deslocamento urbano, enquanto muitas prefeituras na América Latina estão investindo fortemente nesse modo de transporte como alternativa de mobilidade no cenário pós-pandemia. Precisamos reverter essa situação **ampliando a malha cicloviária que conecta áreas residenciais a oportunidades e melhorando a mobilidade em bicicleta no centro da cidade com a implementação do projeto Ciclo Rotas e das ações para desenvolvimento do Distrito Neutro**. É também importante implantar bicicletários em estações de trem, metrô, BRT e barcas, em equipamentos públicos e **fomentar a integração do sistema de bicicletas compartilhadas** com a infraestrutura cicloviária existente e com as estações de transporte de maior capacidade. Além disso, **programas de incentivo ao uso da bicicleta para acessar equipamentos públicos** como escolas, parques, praças, praias, museus, cinemas e outros destinos culturais e de lazer também devem ser priorizados.



## 4 Planejamento urbano integrado e o enfrentamento da emergência climática

A cidade precisa **fortalecer estruturas de gestão integrada** capazes de coordenar diversas secretarias municipais e de permitir a colaboração com entes estaduais e federais para superar os desafios sanitários, de integração metropolitana e da crise climática. **Os instrumentos de planejamento devem ser revisados para formar um conjunto coerente de regulação que vise promover uma cidade compacta, onde deslocamentos cotidianos possam ser feitos em 15-30 minutos a pé ou em bicicleta**. Aprovado por lei em 2011, o plano diretor do Rio precisa ser revisado para **estimular o uso residencial do centro da cidade**, com atenção especial para oferta de habitação para pessoas de baixa renda; prever diretrizes de adensamento no entorno de corredores de transporte, distribuir oportunidades econômicas e equipamentos no território e expandir áreas de uso misto. **É fundamental que o novo plano diretor seja efetivado por meio da atualização da lei de uso e ocupação do solo pela próxima gestão municipal**.

# SAIBA MAIS



**MOBILDADOS.ORG.BR**



BOLETIM 1: MOBILIDADE DE BAIXO CARBONO



BOLETIM 2: RUAS MAIS SEGURAS



BOLETIM 3: OS CARROS E AS CIDADES EM COLAPSO



BOLETIM 4: O TRANSPORTE DE MÉDIA E ALTA CAPACIDADE NAS CIDADES BRASILEIRAS



BOLETIM 5: ESTATÍSTICAS NACIONAIS E POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA



BOLETIM 6: CIDADES RESILIENTES E ACESSO AOS SERVIÇOS DE SAÚDE

REALIZAÇÃO



**ITDP**

Instituto de Políticas de Transporte  
& Desenvolvimento

PARCEIRO



APOIO

