



Workshop sobre o Impacto da Pandemia no Padrão de Deslocamento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Programação

❖ 9h às 9h30 – Welcome coffee

❖ 9h30 às 10h10 – Apresentação da pesquisa de campo: **“A visão do usuário do transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, pré e pós pandemia”** – Dra. Cintia Machado de Oliveira – Professora do IME e do CEFET/RJ e pesquisadora do OPTGIS /COPPE/UFRJ

❖ 10h10 às 10h30 – **“O cenário do Transporte Público na RMRJ”** – Richele Cabral – Diretora de Mobilidade Urbana da Semove

❖ 10h30 às 11h10 – **“O Transporte Público na Grande Vitória”** – Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo

❖ 11h10 às 12h30 – **“Mesa Redonda: será que mudamos? Um panorama do transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro - a visão do poder público”**

❖ Participantes:

Simone Costa: Assessora Chefe da Secretaria Executiva do Fundo de Mobilidade Urbana Sustentável (FMUS)

Renato Barandier: Secretário Municipal de Urbanismo e Mobilidade de Niterói

Leonardo Bastos Callijão: Secretário Municipal de Transportes de Nova Iguaçu

Fábio Damasceno: Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo

José Roberto de Lima: Diretor Técnico Operacional do DETRO/RJ

❖ Moderador:

Dr. Glaydston Mattos Ribeiro: Professor do Programa de Engenharia de Transportes/COPPE/UFRJ e Diretor Executivo da Fundação COPPETEC

❖ 12h30 às 13h - Considerações finais e encerramento

Quem somos



Quem Somos



Glaydston Mattos Ribeiro

Possui Graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Espírito Santo (1999), Mestrado em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia (2002) e Doutorado em Computação Aplicada pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (2007). Possui Pós-Doutorado pela HEC-Montréal/Universidade de Montréal (2011) e atualmente é professor do PET/COPPE/UFRJ e Diretor Executivo da COPPETEC.



Cintia Machado de Oliveira

Professora do Instituto Militar de Engenharia e do Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca. Possui Mestrado e Doutorado em Engenharia de Transporte (2015 e 2009) e Pós-doutorado em Engenharia de Produção pela COPPE/UFRJ (2018). Atualmente, é Assessora da Diretoria e Secretária Executiva da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET) e atua como pesquisadora colaboradora do OPTGIS.



Marina Leite de Barros Baltar

Possui Graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Mato Grosso (2010), Mestrado (2014) e Doutorado (2022) pelo PET/COPPE/UFRJ. Atuou como Engenheira de Transportes na CET-Rio e atualmente é professora adjunto do PET/COPPE/UFRJ com experiência na área de Engenharia de Transportes, principalmente em Engenharia de Tráfego, Planejamento de Transportes e Mobilidade.



Joyce Azevedo Caetano

Possui Graduação em Engenharia Civil pela Universidade Veiga de Almeida (2019). Graduanda em Engenharia de Produção pelo Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca e Doutoranda no PET/COPPE/UFRJ, na linha de pesquisa de Cidades e Mobilidade, com ênfase em Pesquisa Operacional. Possui experiência profissional no setor de Gerenciamento de Projetos, Otimização e Programação e atua como pesquisadora do OPTGIS.



Larissa Rodrigues Turini

Possui Graduação em Engenharia Sanitária e Ambiental (2013), Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho (2016) e Mestrado em Recursos Hídricos (2021) pela Faculdade de Arquitetura, Engenharia e Tecnologia da Universidade Federal de Mato Grosso. Doutoranda em Recursos Hídricos pela UFRJ. Possui experiência em Gestão e Planejamento de Saneamento Básico e atua como pesquisadora colaboradora do OPTGIS.

O projeto

Desafios para a promoção de um transporte público sustentável na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)



Motivação do estudo

Aquecimento Global – os combustíveis fósseis são o principal vilão



Congestionamento - danos à saúde mental, física e financeira da população



GREENPEACE Informe-se Como ajudar Notícias e histórias Sobre nós Doe agora

Blog > Transforme a Sociedade

As mudanças climáticas já chegaram ao Rio de Janeiro

Greenpeace Brasil 10 de abril de 2019 · Leitura de 2 minutos · 13 Comentários

Chuvvas mais fortes e mais frequentes, como vimos neste verão no Rio de Janeiro, são o retrato do aquecimento global e da falta de planejamento e resiliência das grandes cidades brasileiras. Autoridades precisam agir com urgência para evitar mais mortes.

pbmc painel brasileiro de mudanças climáticas

Ministry of Environment, Ministry of Science, Technology and Innovation

Home Organization Schedule News Publications Contact Us

News > Rio de Janeiro é uma das cidades mais expostas a mudanças climáticas

Nos próximos 30 anos, a cidade do Rio de Janeiro é a que mais sofrerá, entre os municípios do Estado, com o aumento do nível do mar, chuvas intensas, inundações, perda de biodiversidade, além do aumento de casos de doenças causadas pelas mudanças climáticas.

g1 RIO DE JANEIRO

Rio tem problemas em vários tipos transportes e engarrafamento acima da média nesta quinta

Trêm, ônibus e metrô apresentaram problemas. Motoristas ainda enfrentaram chuva e trânsito causado por jogo no Maracanã.

Por Matheus Giffoni, TV Globo 24/08/2023 20h55 · Atualizado há 3 meses

TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

- 1 ERRADICAR A POBREZA
- 3 SAÚDE DE QUALIDADE
- 7 ENERGIAS RENOVÁVEIS E ACESSÍVEIS
- 9 INDÚSTRIA, INOVAÇÃO E INFRAESTRUTURAS
- 11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS
- 13 AÇÃO CLIMÁTICA

Premissas do estudo

Princípios para sustentabilidade do transporte urbano

1. Planejar cidades densas e na escala humana
2. Criar cidades orientadas ao transporte público
3. Otimizar a malha viária e seu uso
4. Fomentar o caminhar e o uso da bicicleta
5. Implementar melhorias no transporte público
6. Controlar o uso de veículos
7. Gerir os estacionamentos
8. Promover o uso de veículos não poluentes
9. Comunicar soluções
10. Abordar os desafios exaustivamente

Como fazer isso?

- Interesse e reconhecimento de responsabilidades por parte de todos os envolvidos (sociedade, poder público e iniciativa privada)
- Dados da população



Objetivo do estudo

- Entender quais são os desafios e as responsabilidades da iniciativa privada, do poder público e da sociedade civil para a promoção de um transporte público sustentável na RMRJ

Metas do estudo

- Realizar uma **pesquisa de campo** a fim de identificar o padrão de deslocamento da população, visando entender os modos utilizados, bem como as razões de sua utilização **(a visão dos usuários)**
- Realizar um **debate com as empresas que operam o sistema de transporte público da RMRJ**, a fim de entender os seus principais desafios **(a visão dos operadores)**
- Realizar um **debate com o poder público, gestor do sistema de transporte público das cidades que formam a RMRJ**, a fim de entender os seus principais desafios **(a visão do poder público - objetivo do workshop)**
- **Identificar como promover o transporte público sustentável na RMRJ**



A visão do usuário do transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, pré e pós pandemia

Cintia Machado de Oliveira – Professora do IME e do CEFET/RJ e pesquisadora do OPTGIS /COPPE/UFRJ

A visão dos usuários

Pesquisa de campo



Método do estudo



agosto/23 e outubro/23



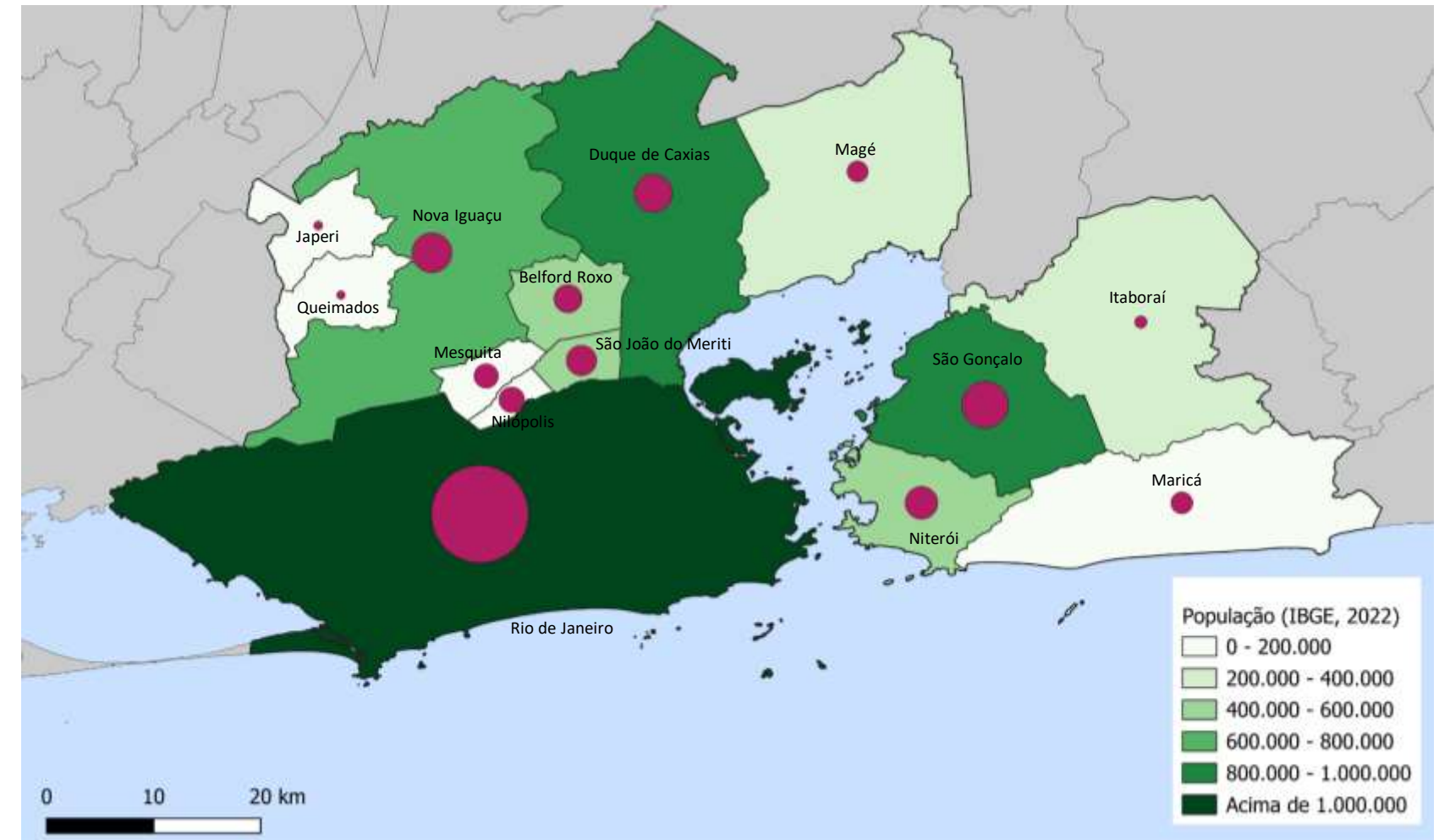
4.323 entrevistas



Perguntas quanto ao perfil dos respondentes, deslocamento e mudanças no pós pandemia



Análise estatística dos resultados



● Quantidade de entrevistas realizadas

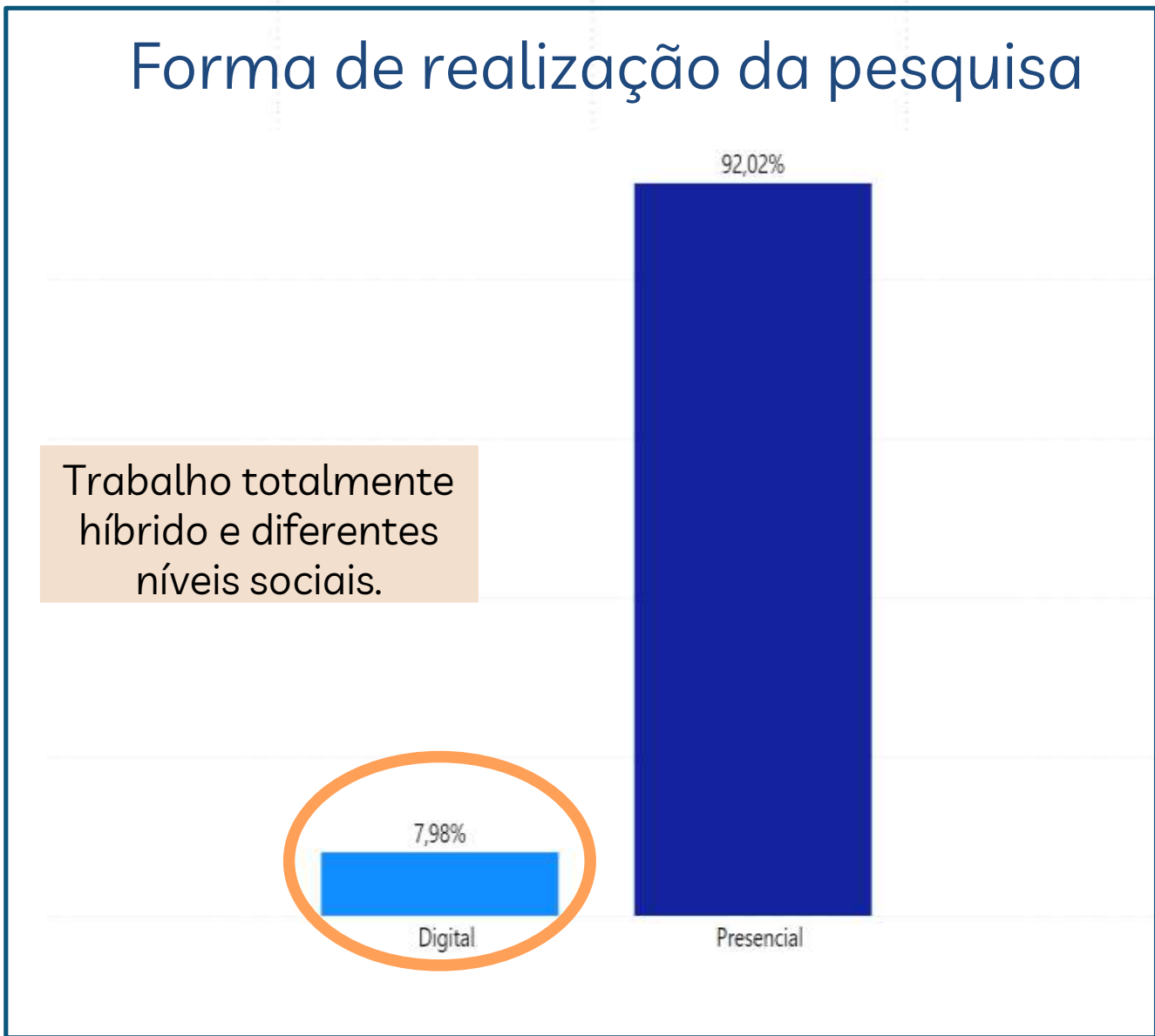
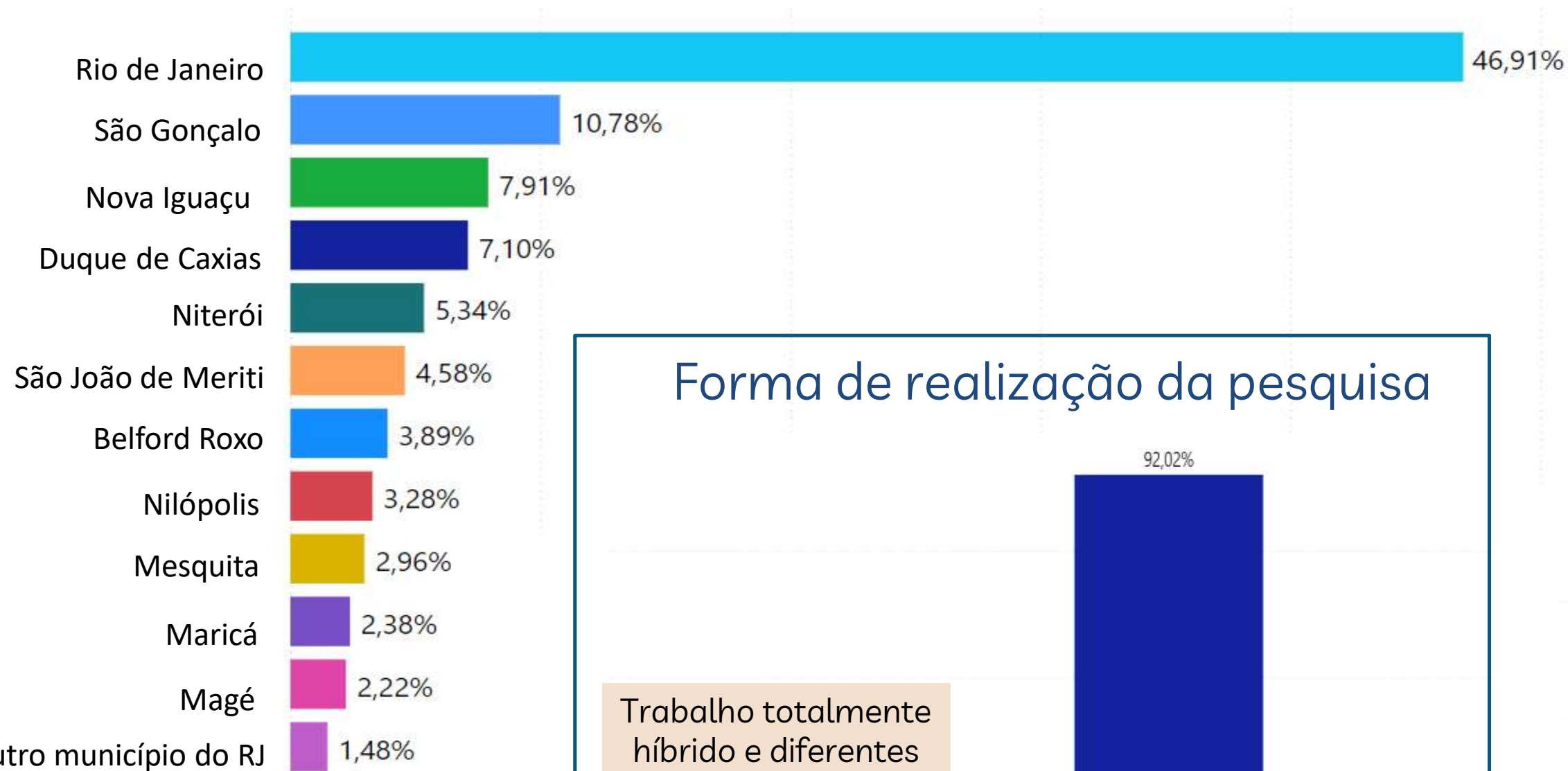
**Para atingir um grau de confiança de 95% e uma margem de erro de 2% seria necessário aproximadamente 2.400 entrevistas*

Resultados da pesquisa de campo

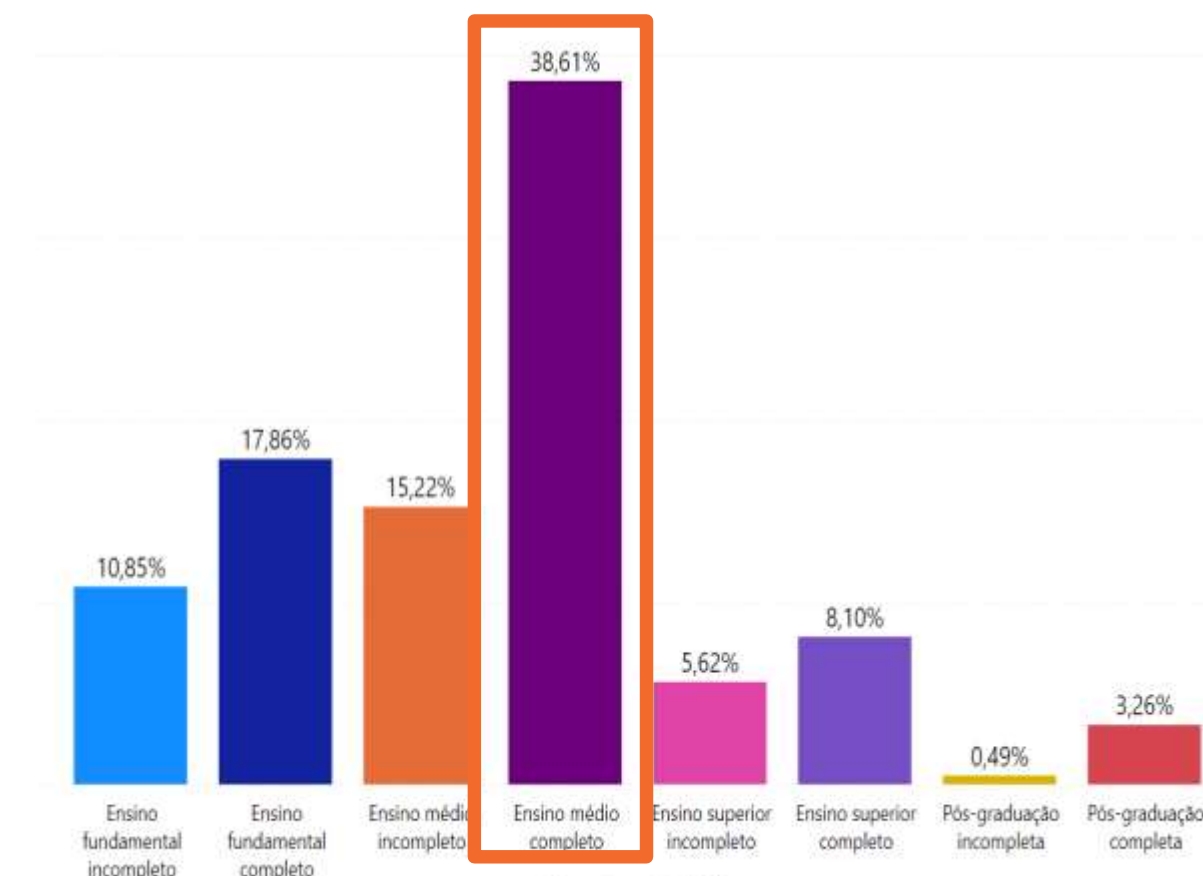


Dados gerais

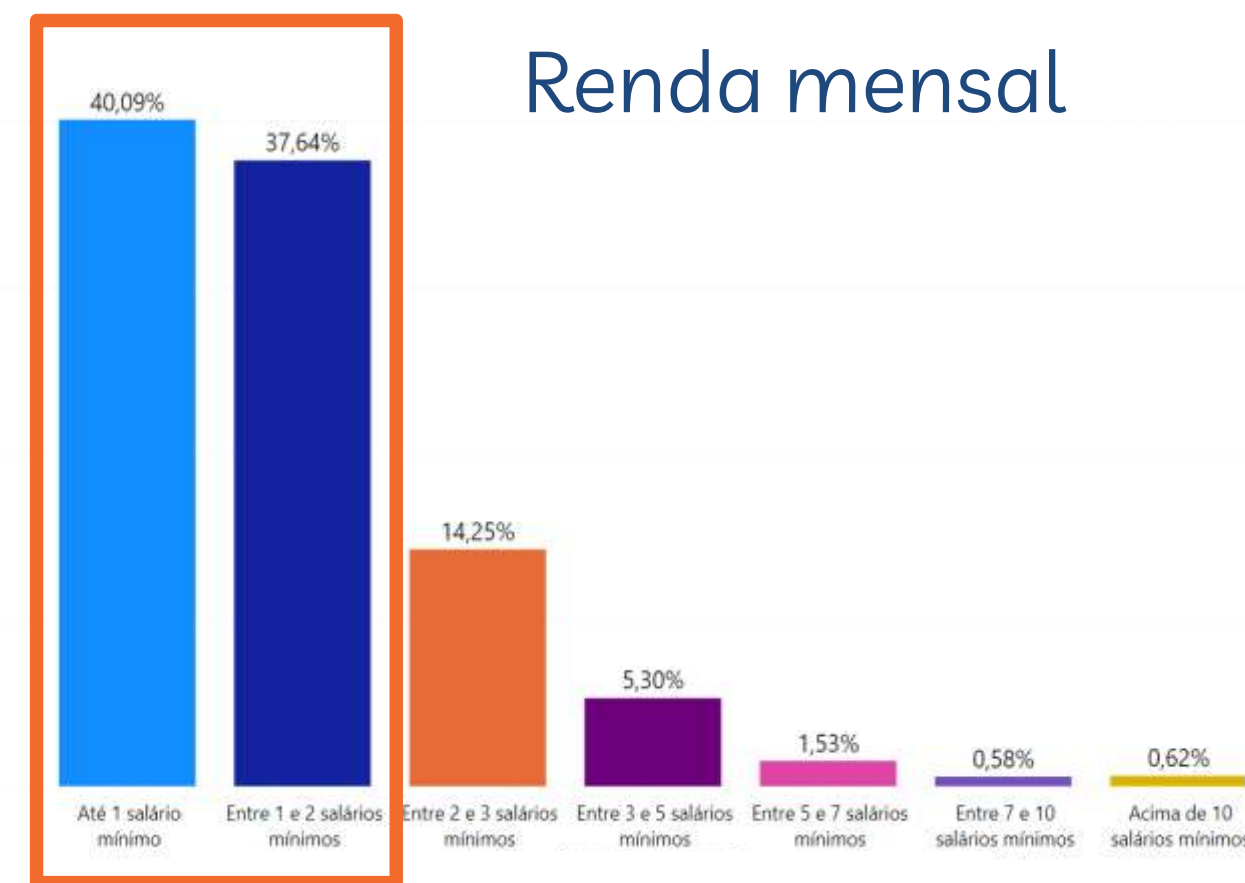
Cidades de residência dos respondentes



Escolaridade



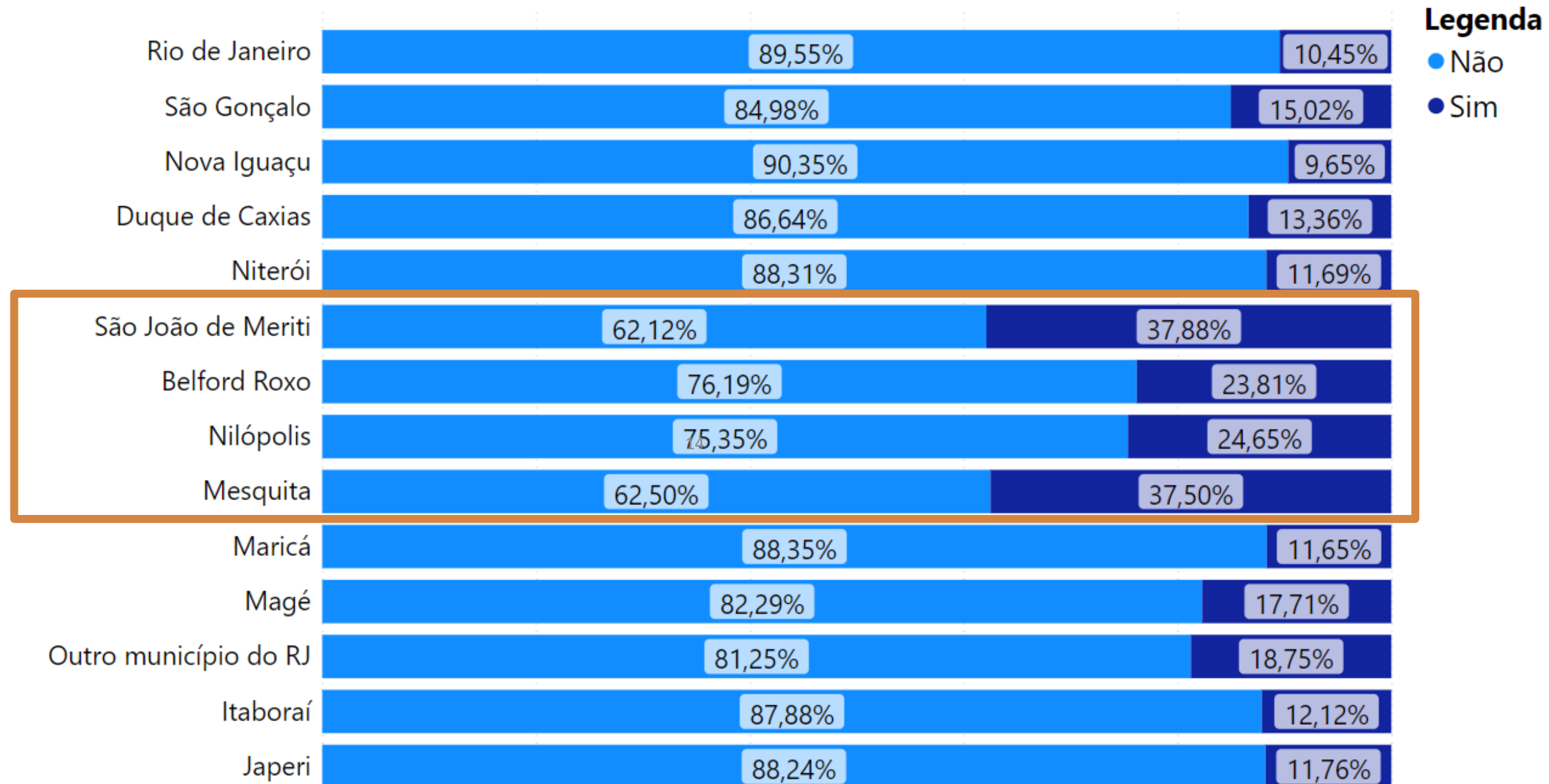
Renda mensal



Mudança no padrão de deslocamento pós pandemia

Por cidade

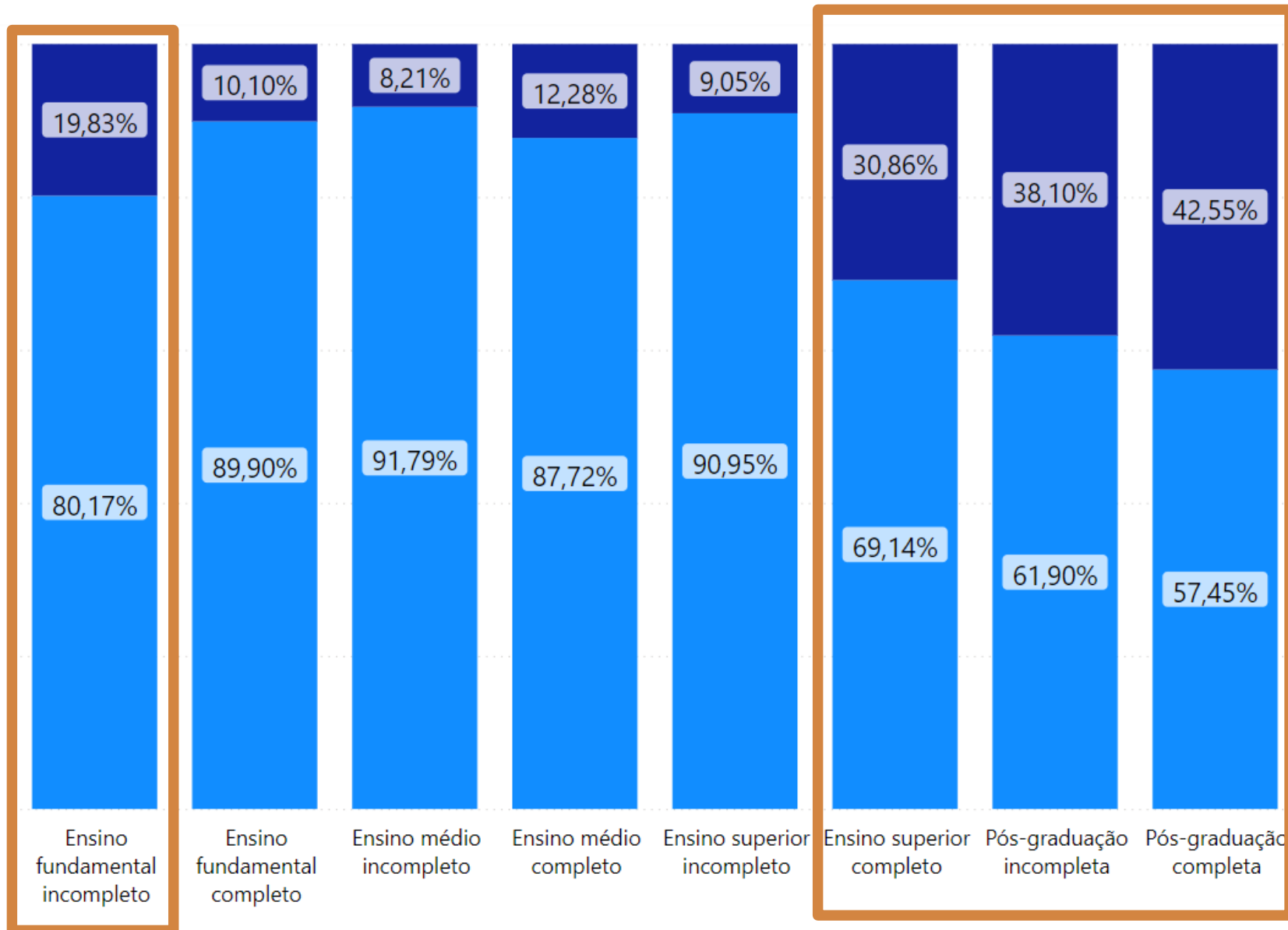
Média de 14,53%



Dos 14 municípios pesquisados, esses 4 estão entre as 6 com menor salário médio (IBGE, 2021)

Mudança no padrão de deslocamento pós pandemia

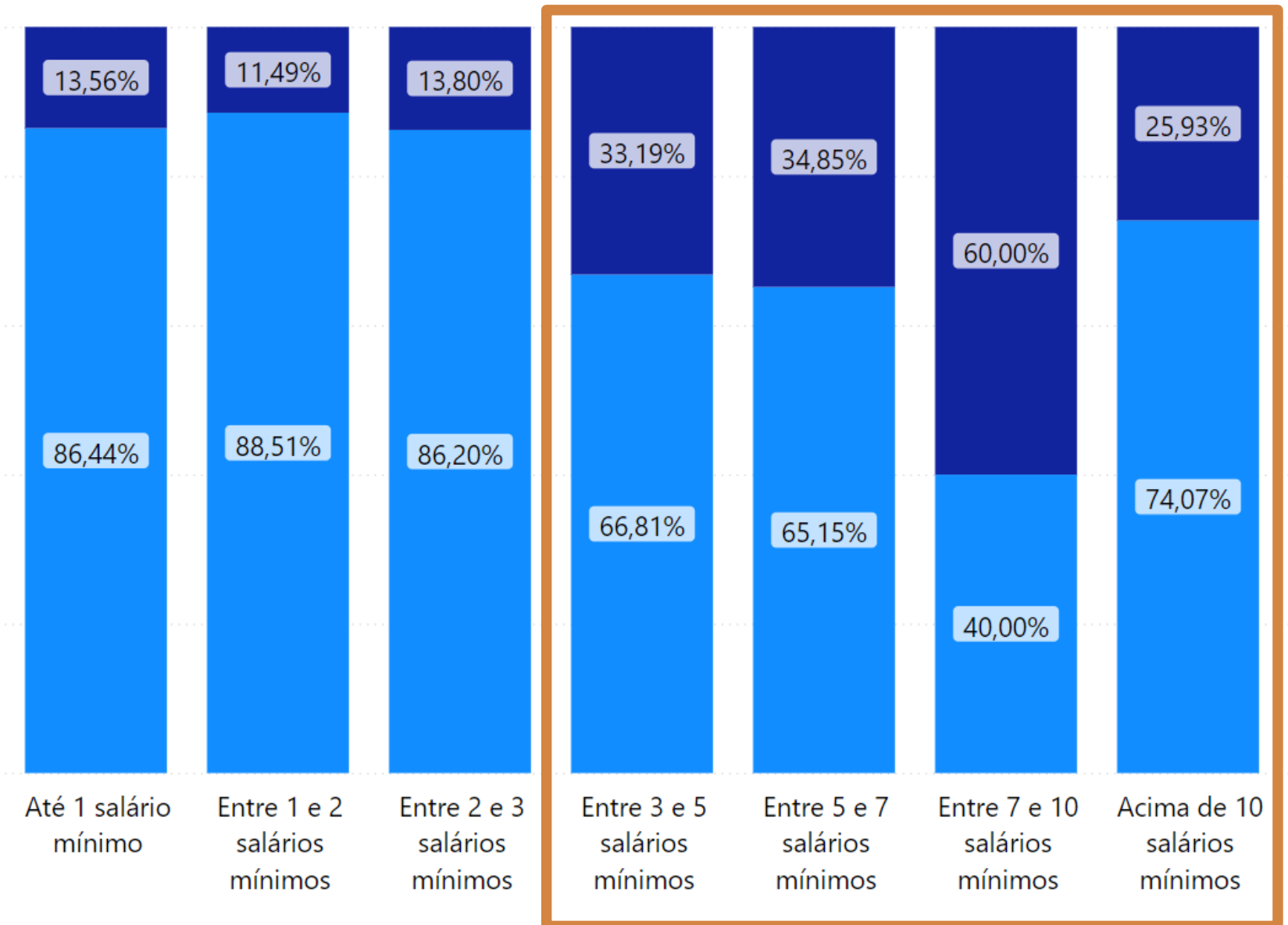
Grau de escolaridade



Legenda

- Não
- Sim

Renda bruta mensal



Legenda

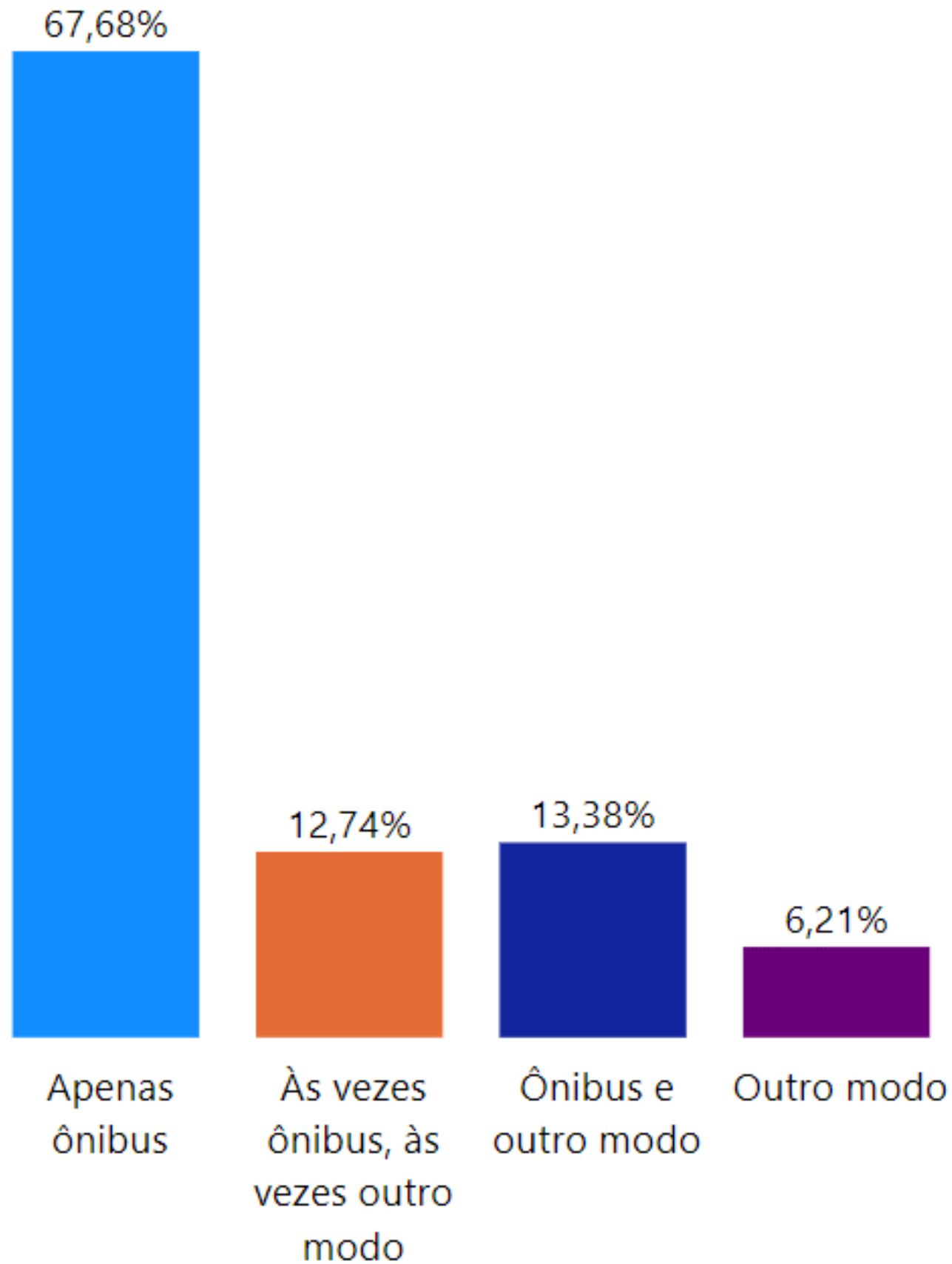
- Não
- Sim



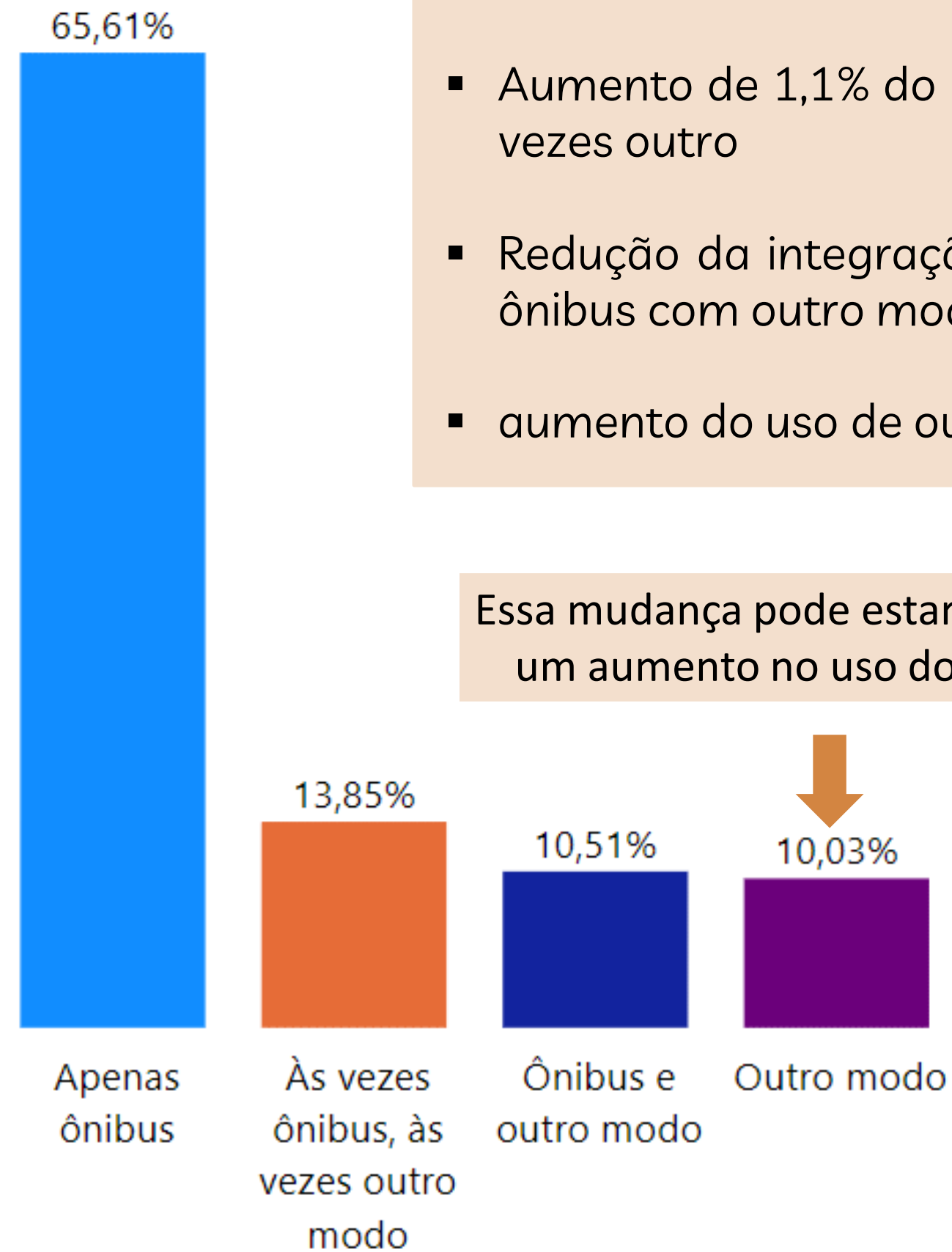
Maior escolaridade e renda, maior % de mudança

Modos de transporte utilizados – ônibus

Pré pandemia



Pós pandemia



- Redução do uso do ônibus em 2,1%
- Aumento de 1,1% do uso às vezes ônibus, às vezes outro
- Redução da integração por meio do uso do ônibus com outro modo em 2,9%, e
- aumento do uso de outro modo em 3,8%

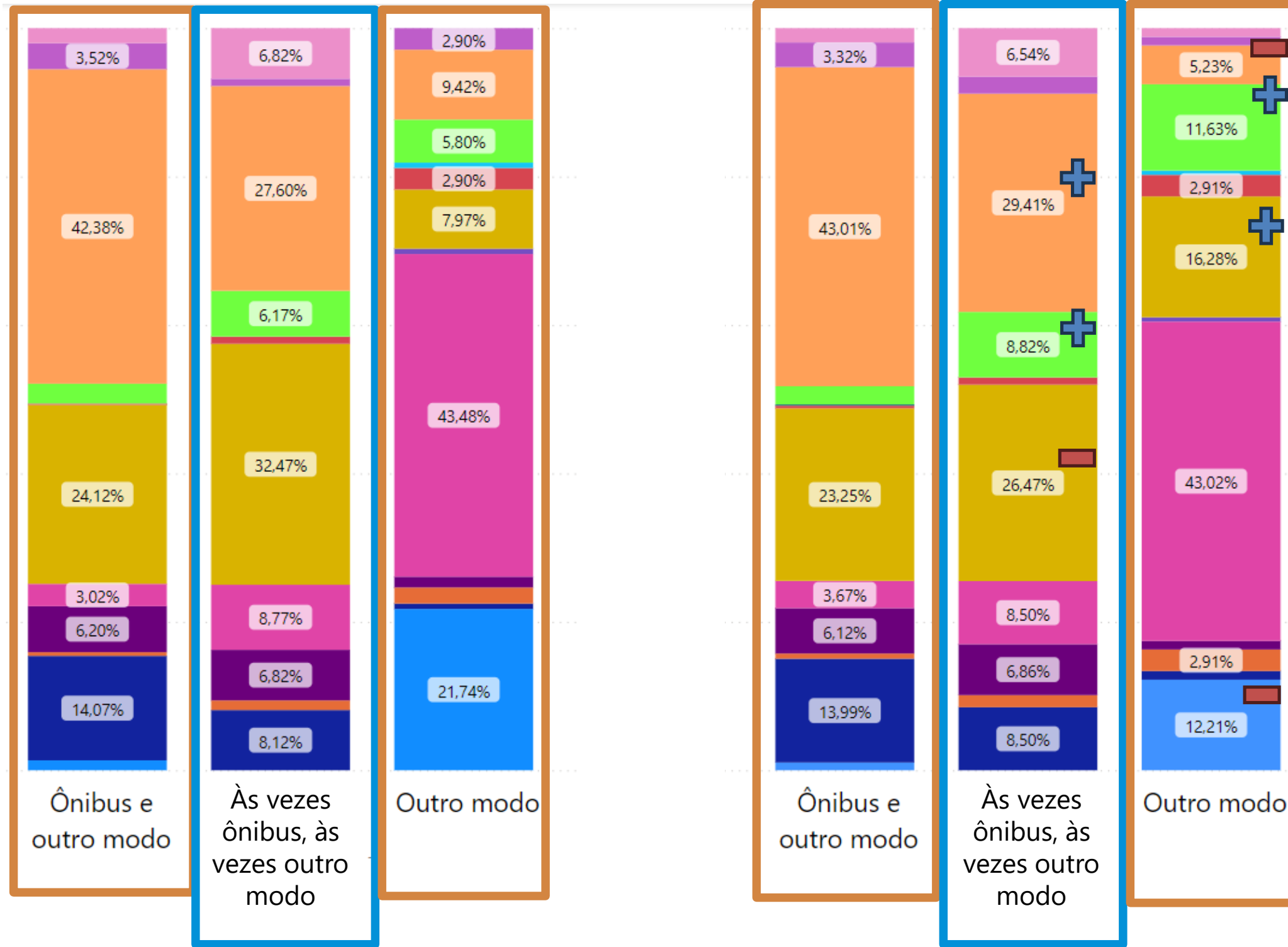
Essa mudança pode estar promovendo um aumento no uso do automóvel



Modos de transporte utilizados – exceto ônibus

Pré pandemia

Pós pandemia



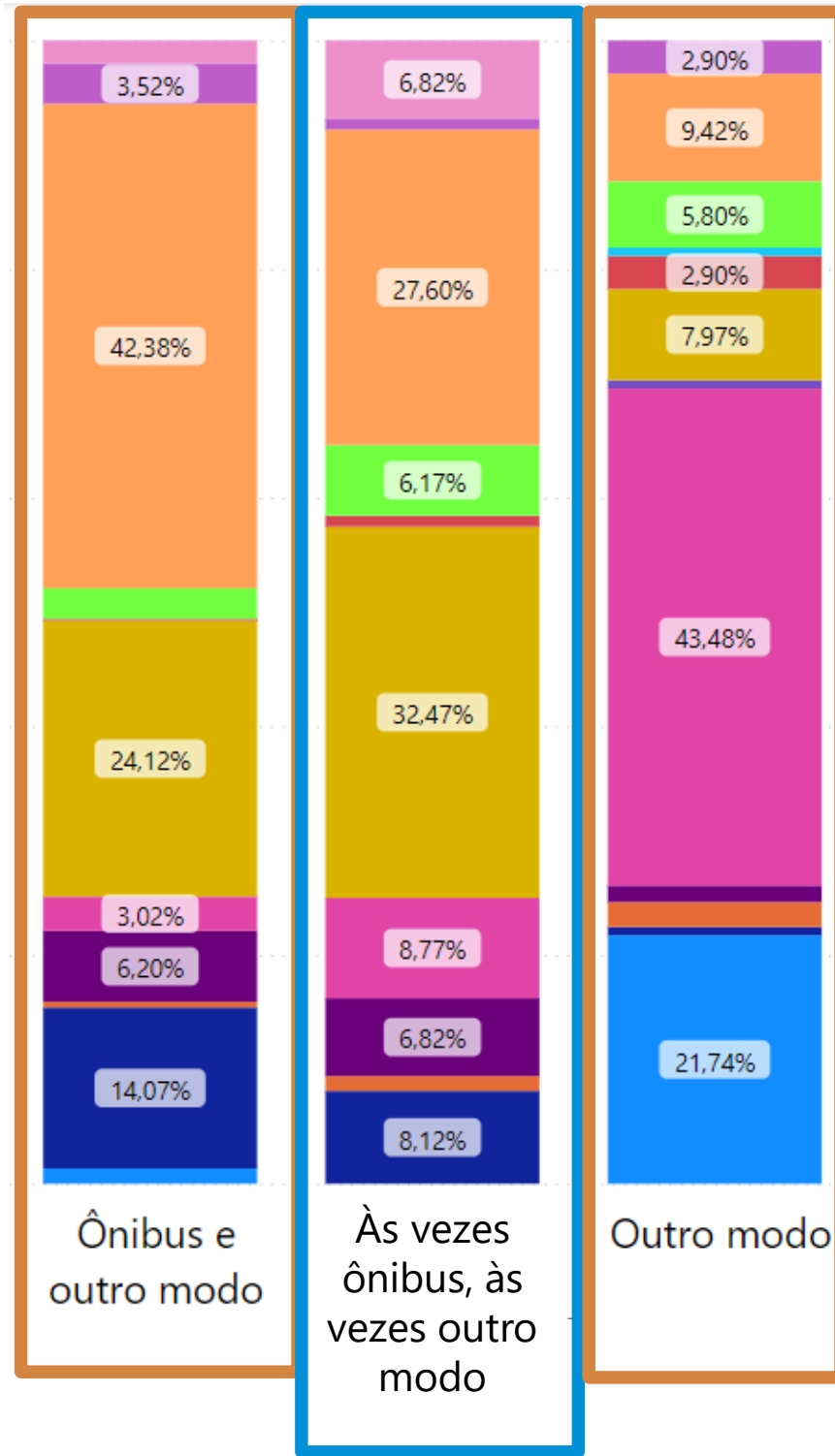
Legenda

- A pé
- Barcas
- Bicicleta
- BRT
- Carro
- Fretado
- Metrô
- Motocicleta
- Mototáxi
- Outros
- Transporte por aplicativo
- Trem
- Van
- VLT

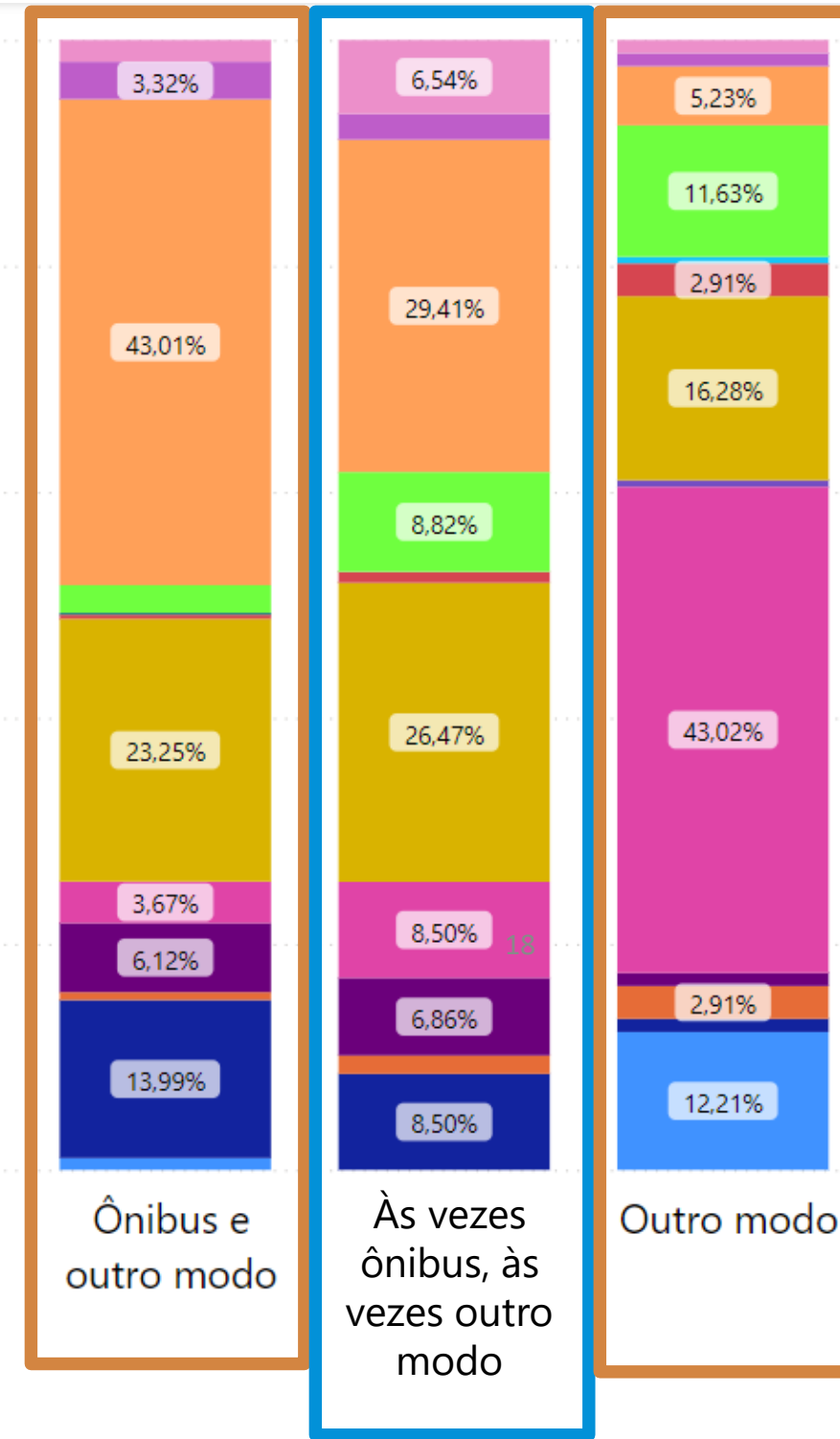
- Não houve mudança significativa
- Aumento do uso do trem em 1,8% e do uso do transporte por aplicativo em 2,7% e diminuição do uso do metrô em 6%
- Redução do uso do trem em 4,2%, aumento do uso do transporte por aplicativo em 5,8% e do metrô em 8,3% e diminuição do modo “à pé” em 9,5%

Modos de transporte utilizados – exceto ônibus

Pré pandemia



Pós pandemia



Legenda

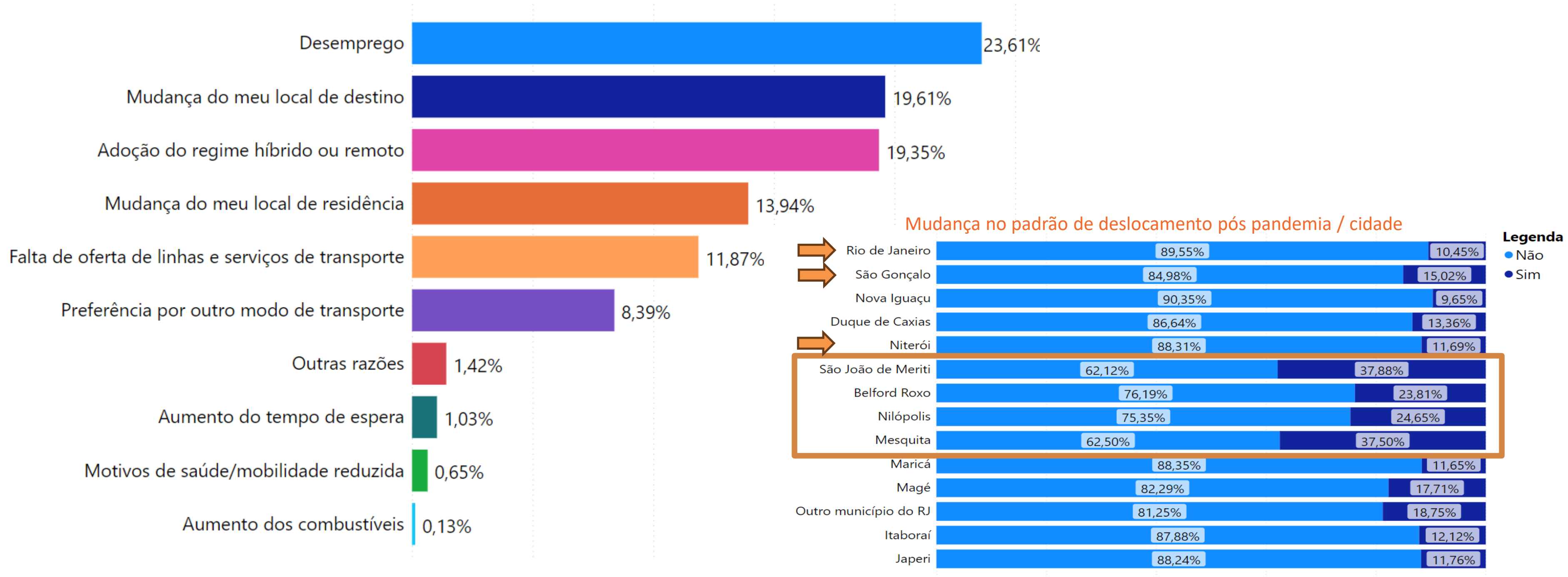
- A pé
- Barcas
- Bicicleta
- BRT
- Carro
- Fretado
- Metrô
- Motocicleta
- Mototáxi
- Outros
- Transporte por aplicativo
- Trem
- Van
- VLT

O uso do carro se manteve nos 3 cenários. Parece que a pandemia não provocou mudanças no uso do automóvel

Aumento do uso do transporte por aplicativo

| Cidades | Aumento | Redução |
|-----------------|---------------------------|--------------------|
| Duque de Caxias | Carro | Integração metrô |
| Niterói | Carro, Barcas e Bicicleta | Outros modos de TP |
| Rio de Janeiro | Transporte por APP | Metrô |
| São Gonçalo | Transporte por APP | Ônibus |

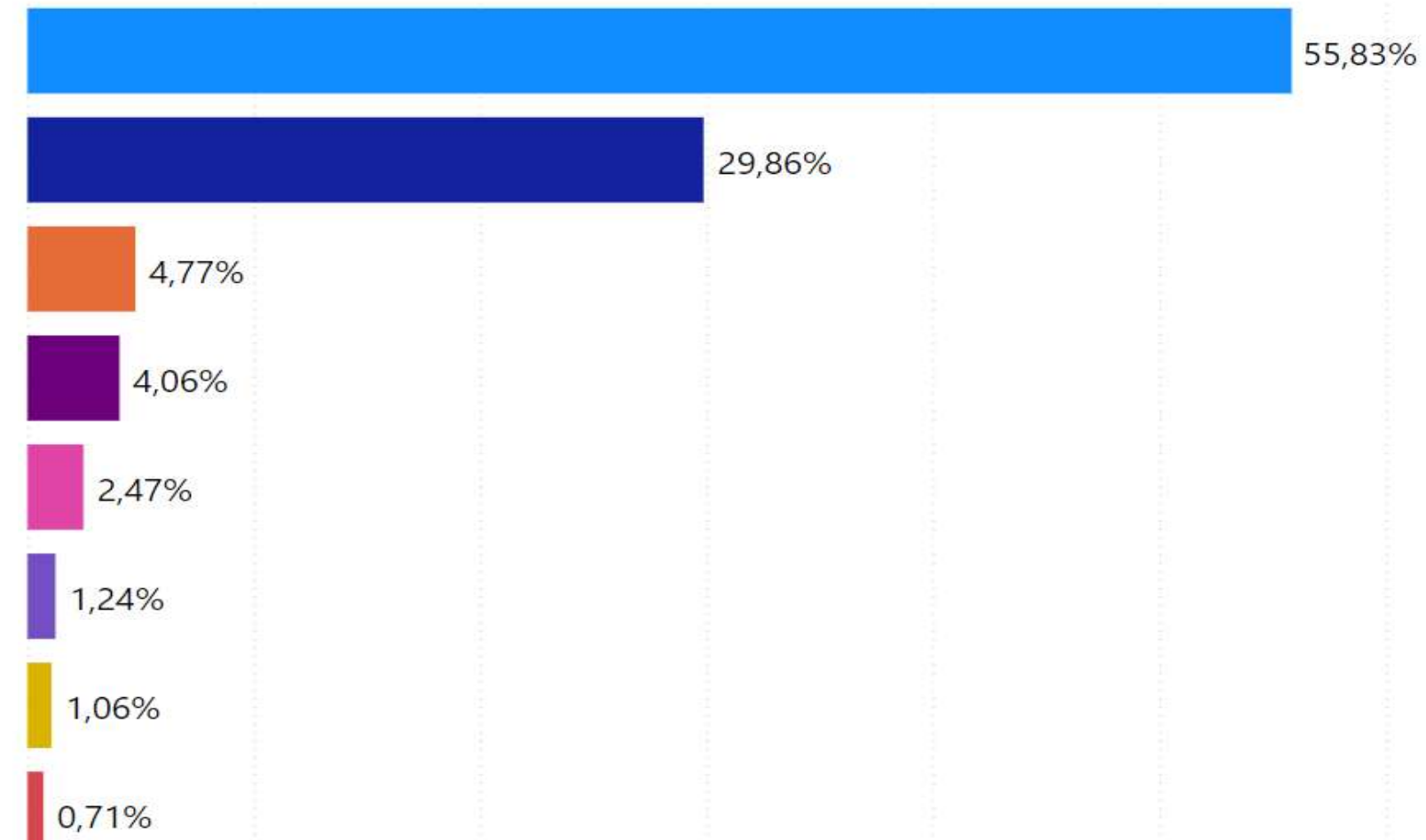
Motivação para mudança no padrão de deslocamento pós pandemia



| Razão | Cidade |
|--|--|
| Desemprego | São João de Meriti, Belford Roxo, Nilópolis e Mesquita |
| Migrou para o regime híbrido ou remoto | Rio de Janeiro, Niterói e São Gonçalo |

Motivação para o uso do ônibus

Pós pandemia



Legenda

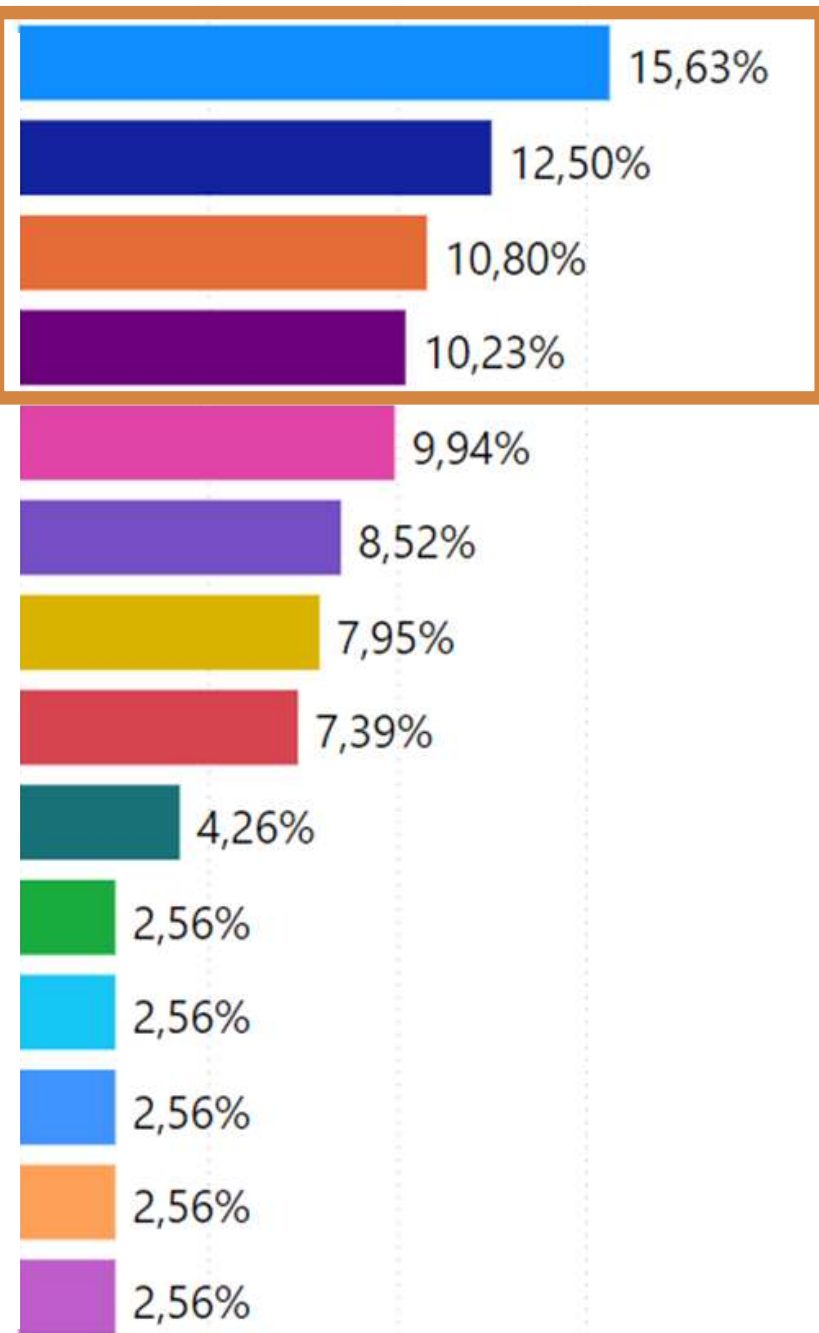
- Menor custo que outros modos disponíveis
- Não possui outra maneira viável de deslocamento disponível
- Menor tempo de viagem que outros modos disponíveis
- Mais opções de linhas e serviços que outros modos de transporte
- Menor tempo de espera que outros modos disponíveis
- Maior possibilidade de realizar a viagem sentada
- Menor número de integrações necessárias
- Outras razões

Tendo outra opção e o custo não sendo um critério relevante, a mudança do modo de transporte pode acontecer

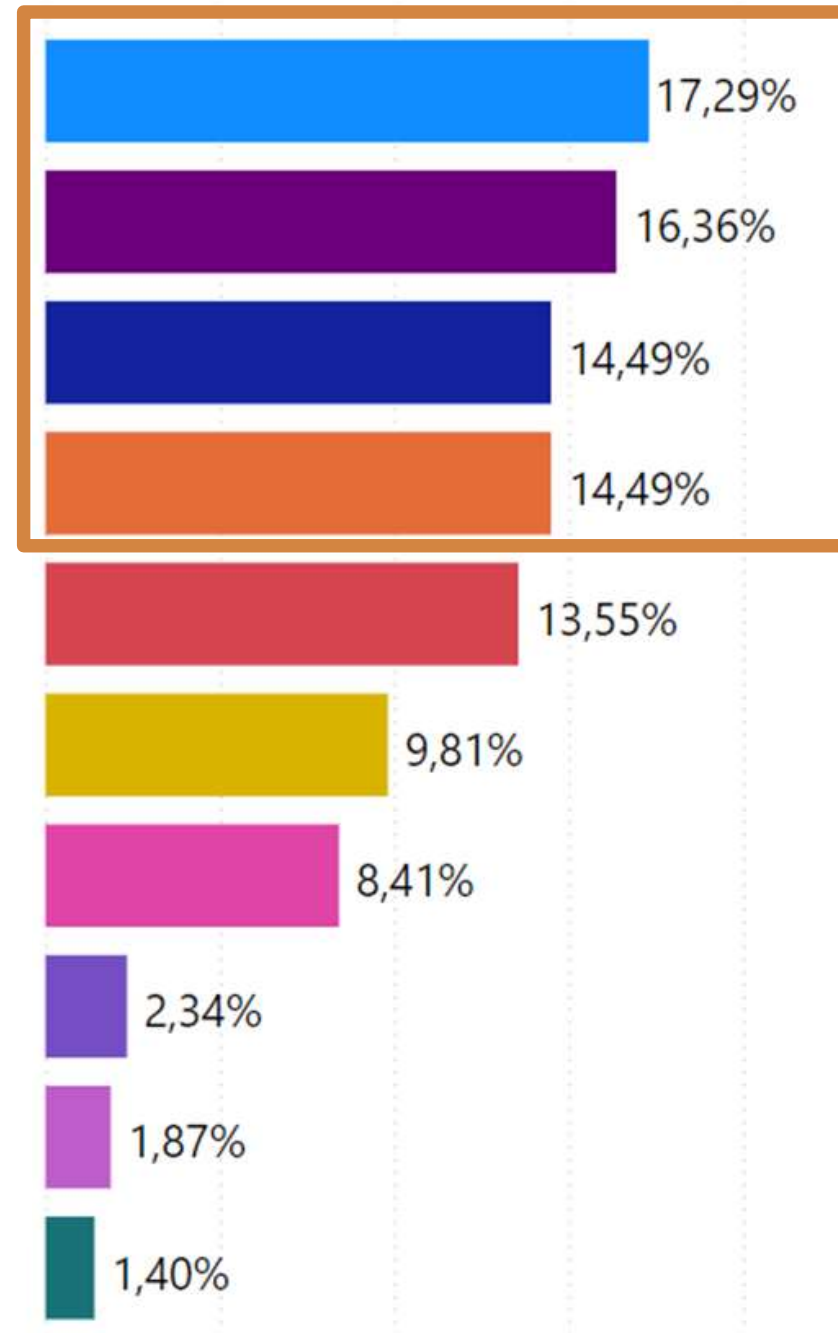
* Devido a predominância do uso do ônibus, optou-se por uma análise mais detalhada quanto as motivações para uso, ou não uso desse sistema

Motivação para o não uso do ônibus

Pré pandemia



Pós pandemia



Legenda

- Tempo de viagem
- Falta de conforto físico
- Falta de segurança pública
- Tempo de espera no ponto de ônibus
- Falta de disponibilidade de linhas ou serviços
- Custo
- Falta de conforto térmico
- Falta de confiabilidade
- Falta de segurança viária
- Falta de oferta do serviço
- Infraestrutura do ponto de ônibus ou terminal
- Infraestrutura no deslocamento
- Motivos de saúde ou mobilidade reduzida
- Outras razões

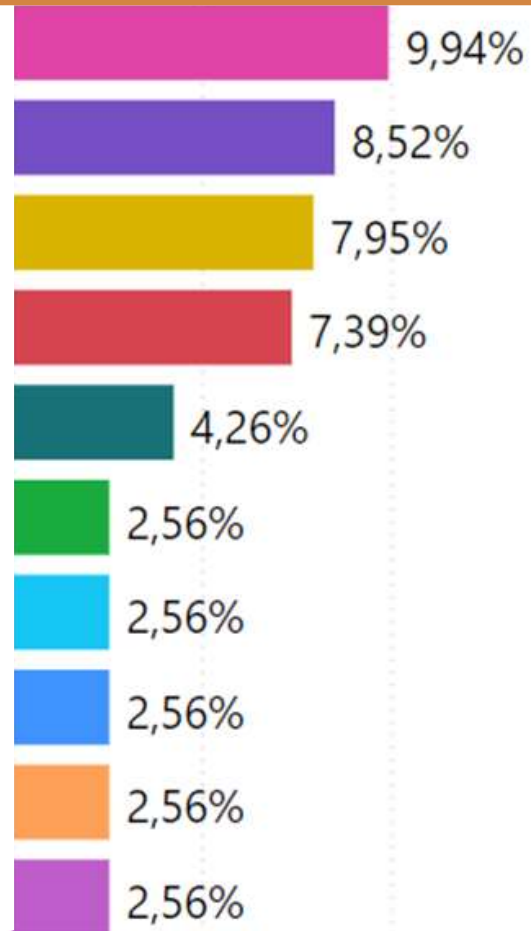
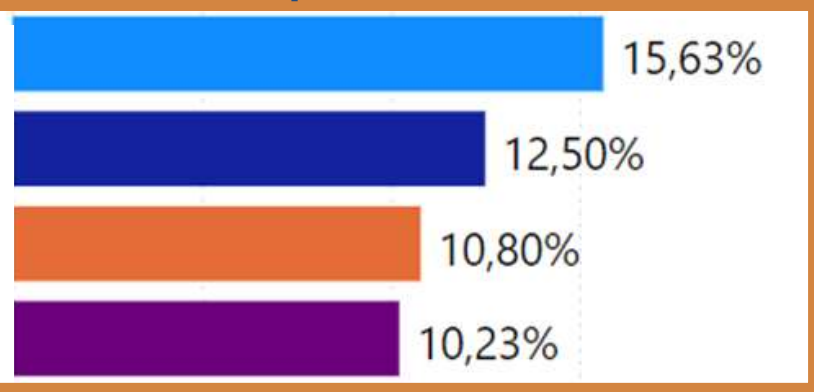
| Ranking | Pré pandemia | Pós pandemia |
|---------|------------------------------------|------------------------------------|
| 1° | Tempo de viagem | Tempo de viagem |
| 2° | Falta de conforto físico | Tempo de espera no ponto de ônibus |
| 3° | Falta de segurança pública | Falta de conforto físico |
| 4° | Tempo de espera no ponto de ônibus | Falta de segurança pública |



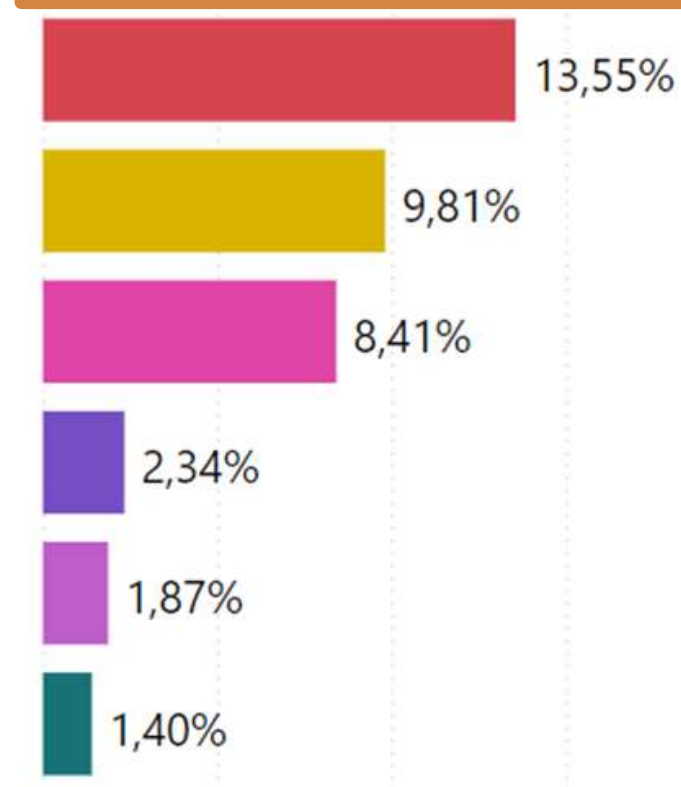
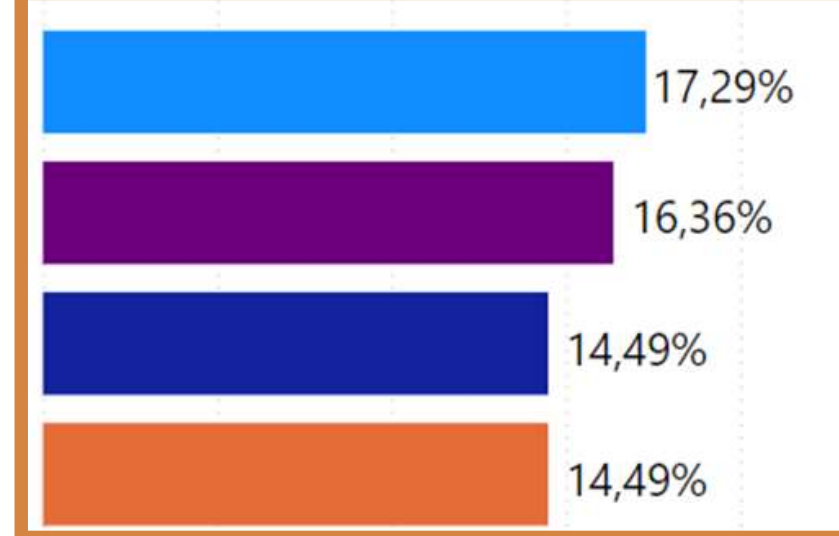
Quem não usa ônibus, não tem o custo como prioridade. Tempo, conforto e segurança pública foram os critérios mais apontados

Motivação para o não uso do ônibus

Pré pandemia



Pós pandemia



Legenda

- Tempo de viagem
- Falta de conforto físico
- Falta de segurança pública
- Tempo de espera no ponto de ônibus
- Falta de disponibilidade de linhas ou serviços
- Custo
- Falta de conforto térmico
- Falta de confiabilidade
- Falta de segurança viária
- Falta de oferta do serviço
- Infraestrutura do ponto de ônibus ou terminal
- Infraestrutura no deslocamento
- Motivos de saúde ou mobilidade reduzida
- Outras razões

| Motivação nas cidades mais populosas da RMRJ (pós pandemia) | |
|---|--|
| Duque de Caxias | Falta de confiabilidade e tempo de espera no ponto |
| Niterói | Tempo de viagem e de espera nos pontos |
| São Gonçalo | Tempo de viagem e falta de conforto físico |
| Nova Iguaçu | Tempo de viagem e falta de segurança pública |
| Rio de Janeiro | Falta de segurança pública e de conforto físico |

- Para as cidades que não possuem sistema de transporte de alta capacidade (metrô ou trem) o tempo foi apontado como um dos critérios mais relevantes

Mudança no padrão de deslocamento x renda bruta mensal



Legenda

- Apenas ônibus
- Ônibus e outro modo
- Às vezes ônibus, às vezes outro modo
- Outro modo

- De 1 a 3 salários não apresenta mudança significativa
- De 3 a 5 salários apresenta um aumento para a utilização de outro modo em 7,8%, uma diminuição da integração do ônibus com outro modo em 4,8% e uma redução do uso do ônibus em 3%
- De 5 a 7 salários apresenta um aumento na utilização de outro modo em 12,1%, redução no “às vezes ônibus, às vezes outro modo” em 3% e uma redução no uso do ônibus em 9,1%
- De 7 a 10 salários apresenta um aumento de 32% para o outro modo, uma redução no “às vezes ônibus, às vezes outro modo” em 16% e o uso do ônibus diminuiu em 12%
- Acima de 10 salários apresenta um aumento 7,4% para o outro modo, uma redução no “às vezes ônibus, às vezes outro modo” em 7,4% e o uso do ônibus diminuiu em 3,7%

Observando as diferenças por região

| | # entrevistas (%) | Mudaram o padrão (%) | Quem mais mudou | Motivo para mudança | Porque não uso ônibus (pós pandemia) |
|---------------------------------|-------------------|--|--|--|--|
| Rio de Janeiro (Capital) | 46,9% | 10,45% | Usuários com renda entre 7 e 10 salários mínimos | Mudança no regime de trabalho e falta de oferta da linha | Falta de segurança pública, falta de conforto e tempo de viagem |
| Leste Fluminense | 19,2% | São Gonçalo mudou 15%, Niterói 11,7% e Maricá 11,6%. | Usuários com renda acima de 3 salários mínimos | Mudança no regime de trabalho e desemprego | Tempo de viagem, tempo de espera no ponto de ônibus e falta de conforto físico |
| Baixada Fluminense | 29,7% | As cidades que mais mudaram foram São João de Meriti (37,8%), Mesquita (37,5%), Nilópolis (24,6%) e Belford Roxo (23,8%). Nova Iguaçu (9,6%) | Usuários com renda até 1 e de 3 a 5 salários mínimos | Majoria - Desemprego Nova Iguaçu - mudança local destino | Tempo de viagem e falta de confiabilidade Nova Iguaçu – falta de oferta do serviço |

Em todos os locais, os motivos para uso do ônibus foram o menor custo e não possuir outra maneira viável de deslocamento

A visão dos especialistas (operadores e literatura)



07 e 08 de dezembro de 2023

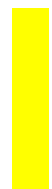


Principais resultados - TOP 10



1. Os esforços pós-pandemia devem ser direcionados para restaurar a **confiança dos usuários**
2. **Uma maior participação do transporte público** exige tempos de viagem reduzidos, linhas diretas, maior frequência, menor custo, conforto e segurança pública
3. **Redução da tarifa** por meio de subsídio pode impulsionar o uso do transporte público
4. Investimento em **infraestrutura no primeiro e último trecho da viagem e nos pontos de ônibus**
5. Utilização de medidas de gerenciamento de demanda como **pedágio urbano** e **restrição de estacionamento**
6. **Construção de infraestrutura dedicada ao transporte público**, como faixas exclusivas ou seletivas visando aumentar a velocidade e garantir o *headway*
7. Utilização de **tecnologia** para melhorar a **comunicação** com usuário pré e durante a realização da viagem
8. Promover o **uso de veículos não poluentes** é uma medida complementar que **contribuem** para tornar o sistema de **transporte urbano mais sustentável e eficiente**
9. Planejamento de linhas que promovam a **integração (física e tarifária)** e evitem a **sobreposição** dos sistemas de transportes
10. **Autoridade metropolitana** que coordene as ações municipais em benefício de toda a RMRJ

Obrigada!





O cenário do Transporte Público na RMRJ

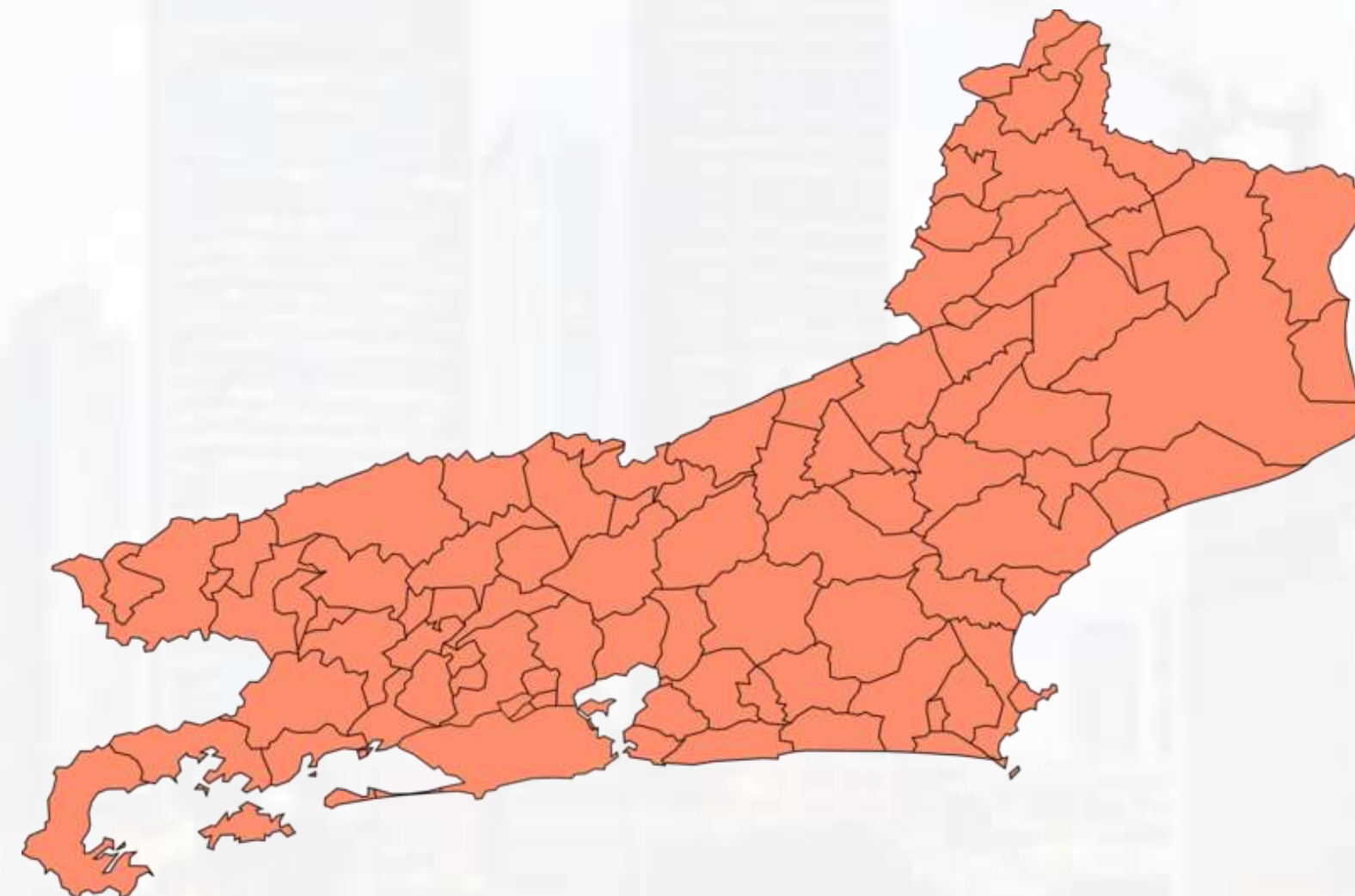
Richele Cabral – Diretora de Mobilidade Urbana da Semove

semove



ABRANGÊNCIA

- 92 cidades do estado do Rio de Janeiro;
- 179 empresas filiadas;
- 2.220 linhas de ônibus;
- 4,8 milhões de passageiros transportados por dia;
- Frota de 15.578 veículos
- 80 mil colaboradores (53 mil na RMRJ);
- Famílias envolvidas: 240 mil pessoas.



AÇÕES DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

09-12/2017



2018



2019



Um novo paradigma na governança corporativa das empresas de transporte público de passageiros do estado do Rio de Janeiro

2020-2021



2022

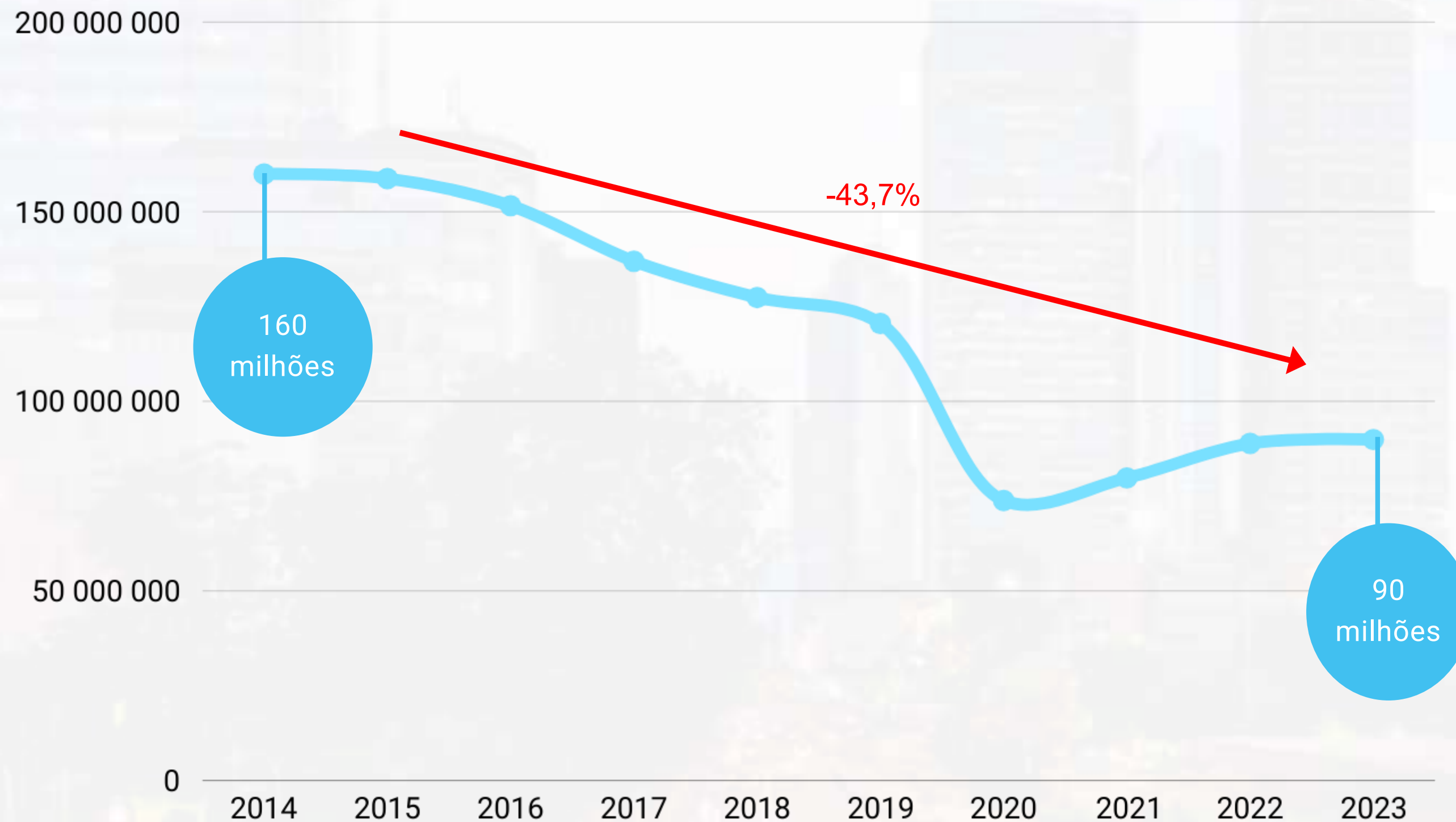


2023

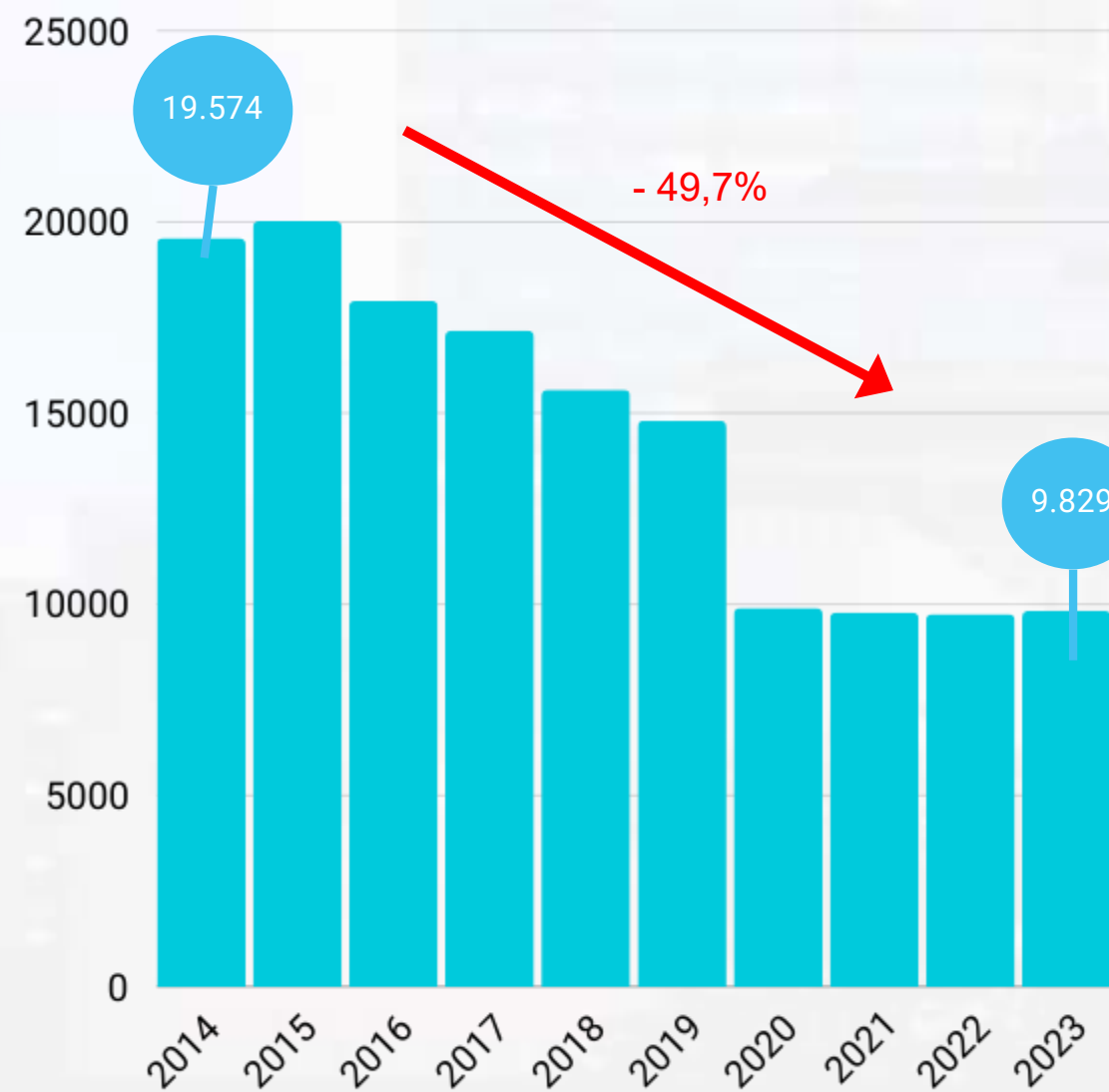


CENÁRIO DO SETOR DE ÔNIBUS: A QUEDA BRUSCA DOS ÚLTIMOS 10 ANOS

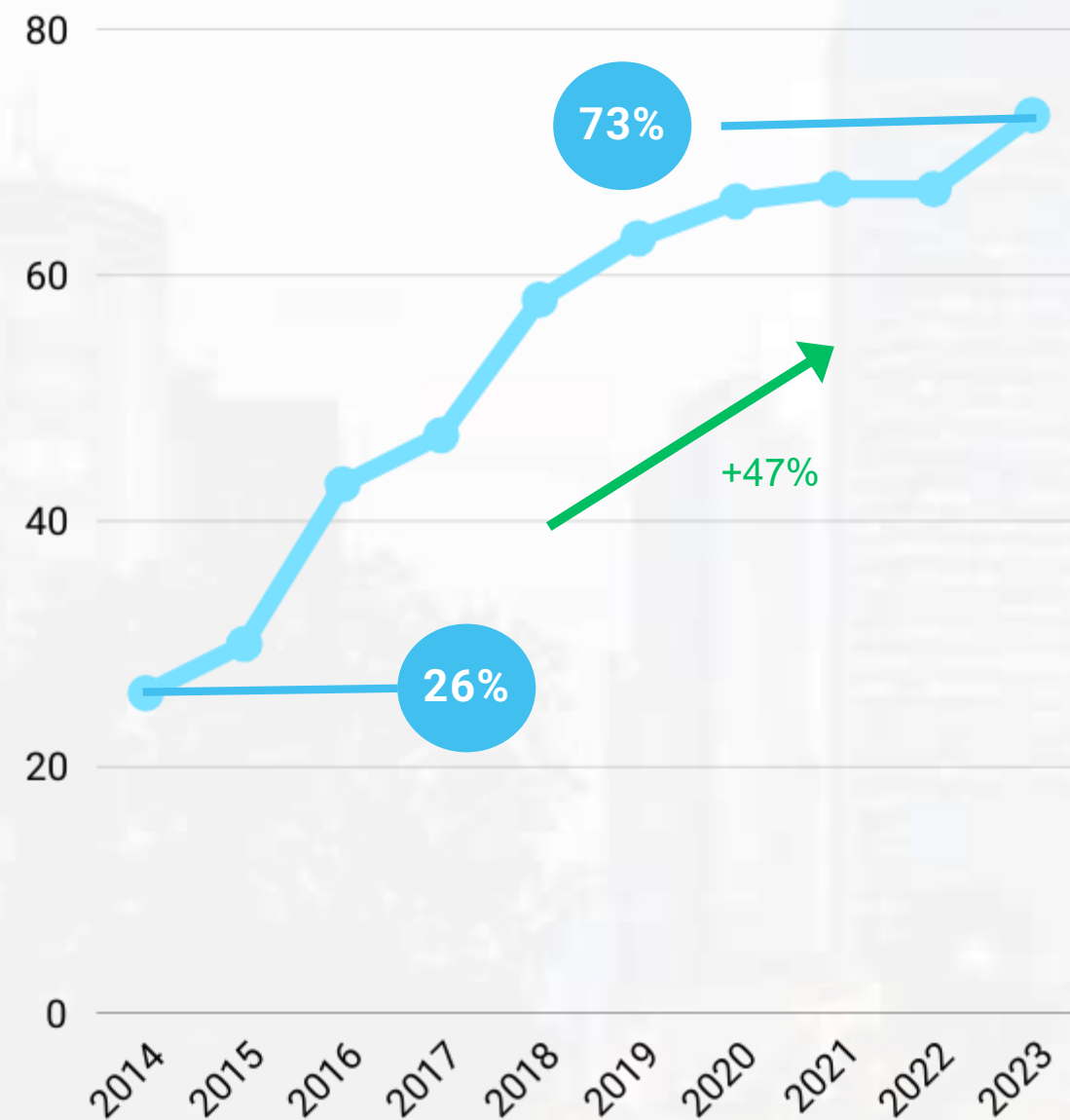
PASSAGEIROS PAGANTES DO SISTEMA RMRJ – MÉDIA MENSAL



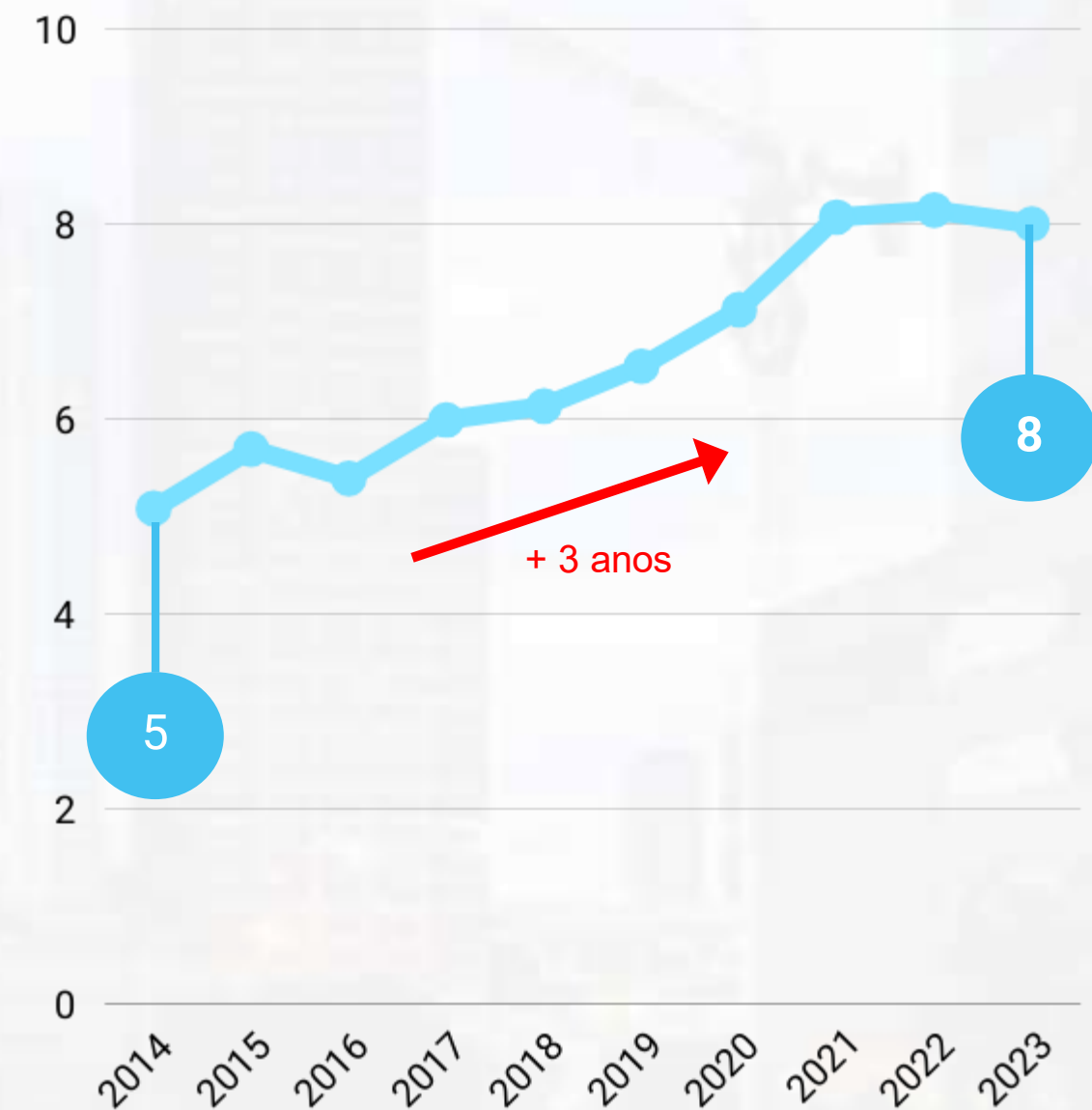
INFORMAÇÕES DA FROTA



FROTA MÉDIA MENSAL

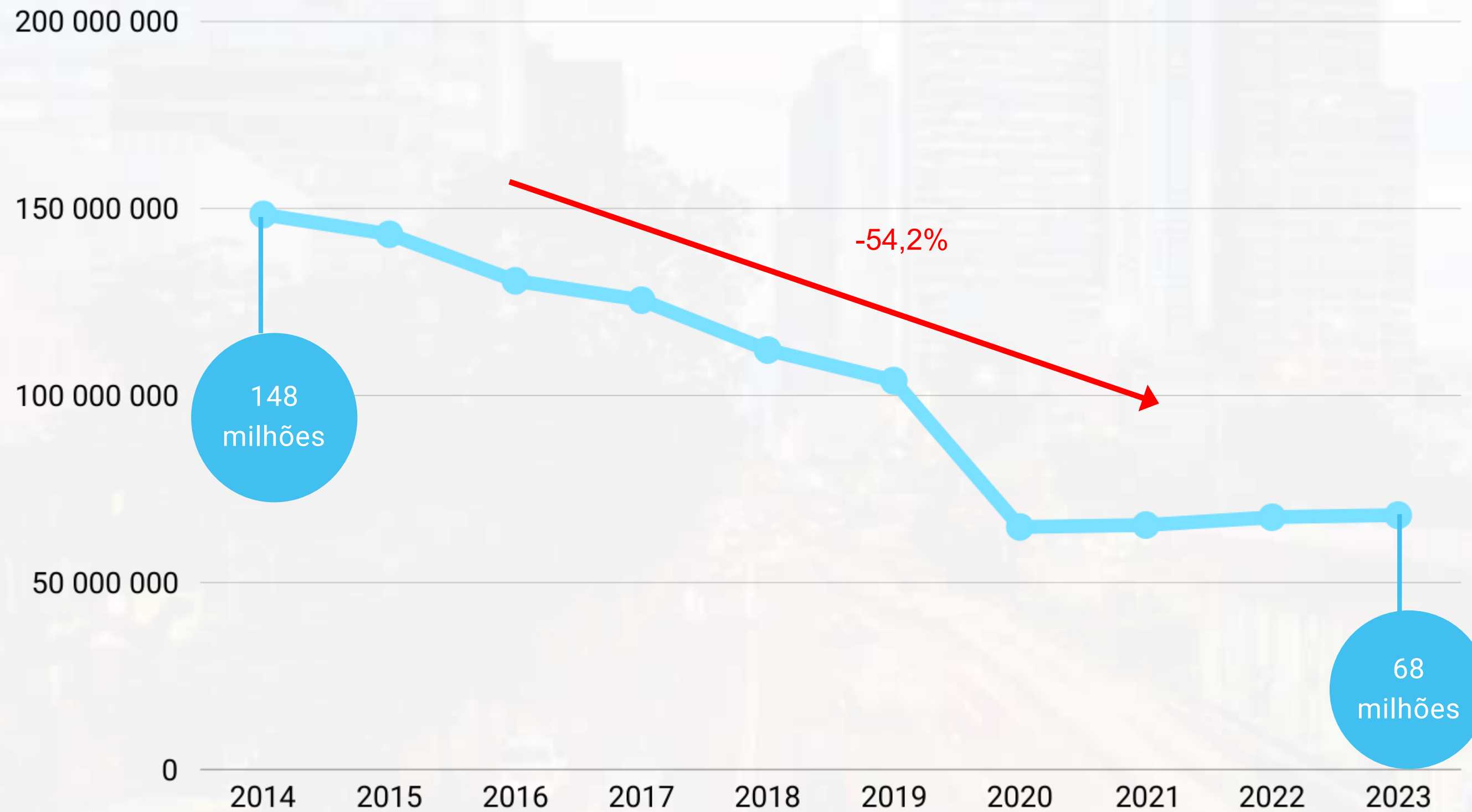


ÔNIBUS COM AR

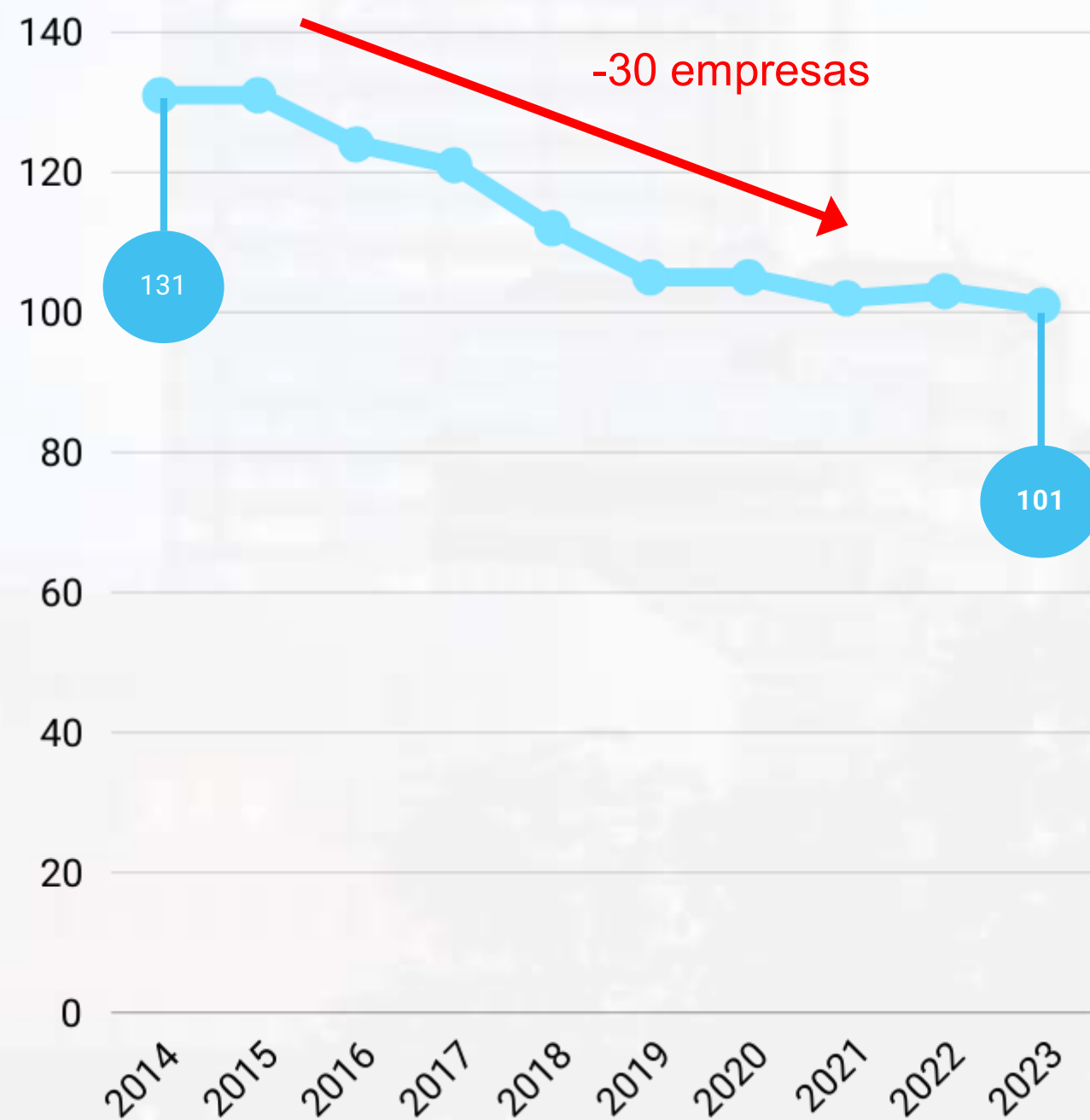


IDADE MÉDIA

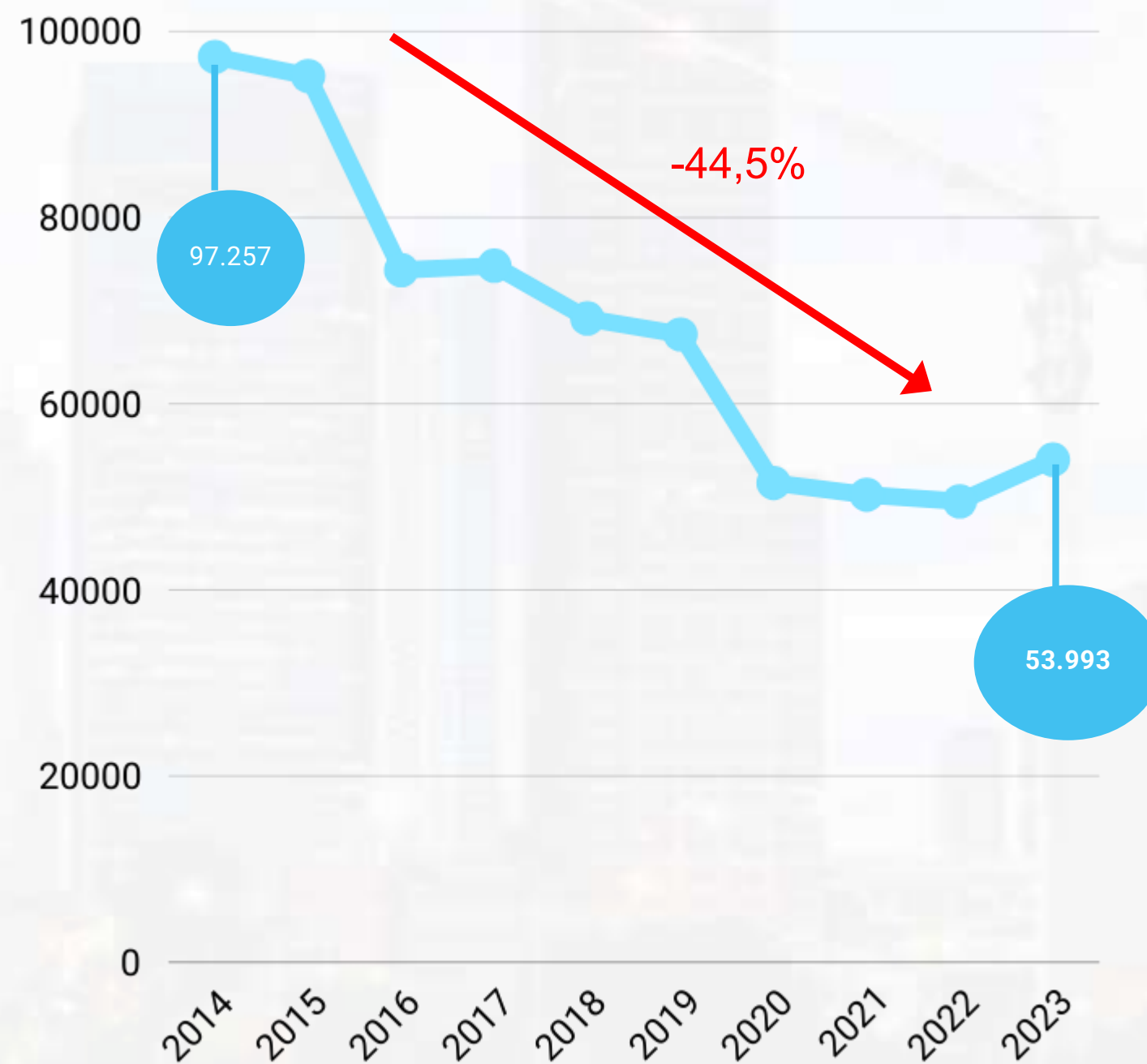
KM PERCORRIDO (MÉDIA MENSAL)



INFORMAÇÕES DAS EMPRESAS

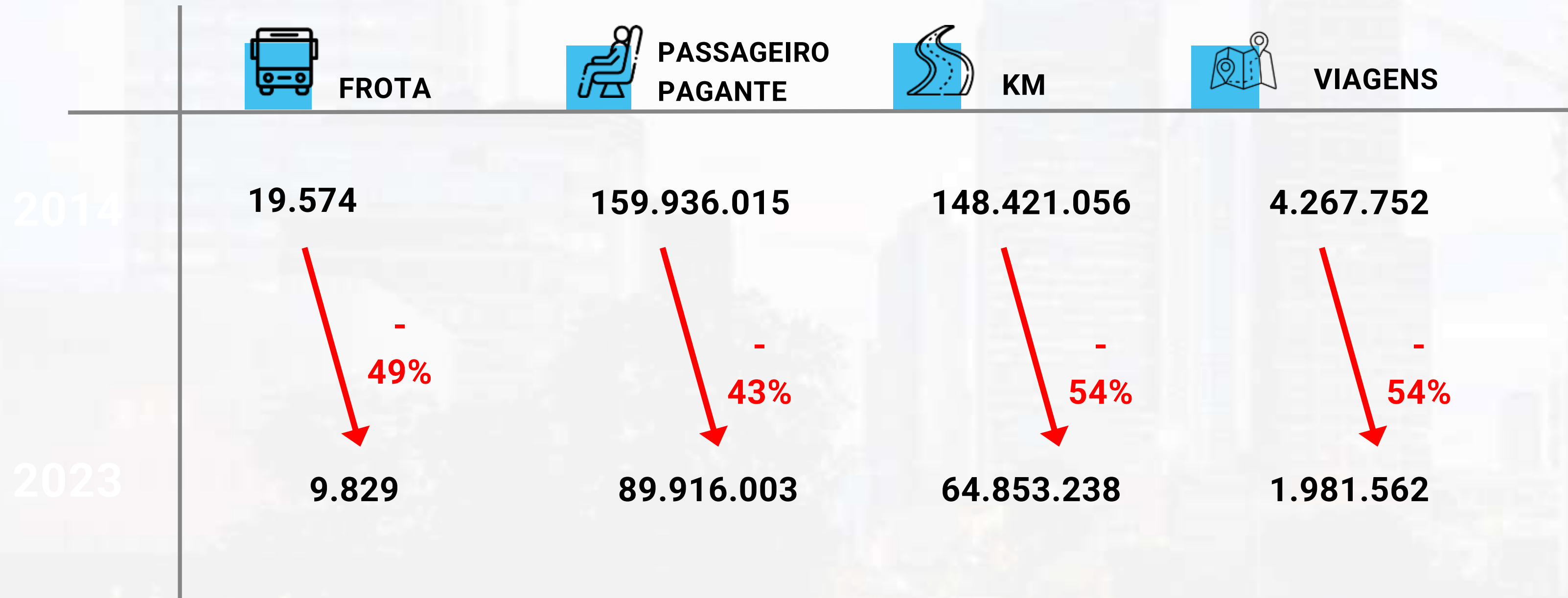


QUANTIDADE DE
EMPRESAS POR ANO



COLABORADORES
POR ANO

TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS - RMRJ

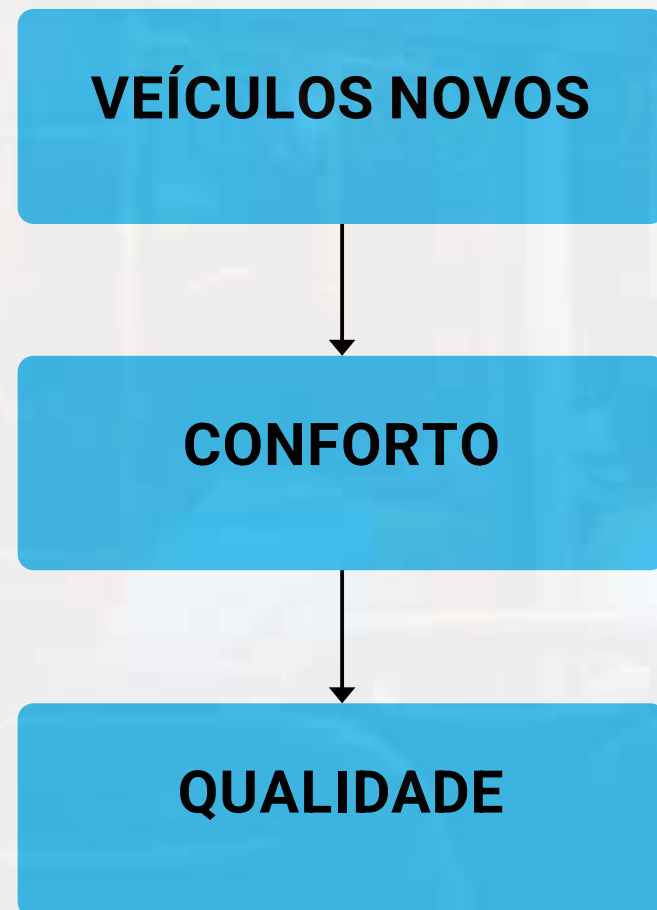


*Dados referentes a média mensal

O QUE IMPORTA PARA O PASSAGEIRO?

semove

IMPORTÂNCIA DA RENOVAÇÃO DA FROTA



Fonte: Confederação Nacional da Indústria (2023)

QUE **ATRIBUTOS** VOCÊ CONSIDERA
PARA A **ESCOLHA** DO SEU **MODOS** DE
DESLOCAMENTO?



ATRIBUTOS DA PESQUISA PRÉ PANDEMIA

disponibilidade

previsibilidade

conforto

rapidez

informação ao usuário

custo

segurança

integração

pontualidade

acessibilidade

forma de pagamento

confiabilidade

flexibilidade

MOTIVAÇÃO PARA O USO DOS ÔNIBUS (PÓS PANDEMIA)

62,6% dos entrevistados escolheram outro modo (não usam ônibus) devido aos 4 principais atributos abaixo:

- **Tempo de viagem**
- **Tempo de espera no ponto**
- **Falta de segurança pública**
- **Falta de conforto físico**

55,83%

dos entrevistados afirmam que utilizam ônibus no pós-pandemia devido ao menor custo

Quem não usa ônibus, não tem custo como prioridade. Tempo, conforto e segurança pública foram os critérios mais apontados

Fonte: Pesquisa da COPPE (2023)



DISPONIBILIDADE



CUSTO



CONFORTO



ATRIBUTOS QUE IMPACTAM NA QUALIDADE PERCEBIDA

TEMPO



SEGURANÇA



CONFIABILIDADE






Há um mundo que está
terminando

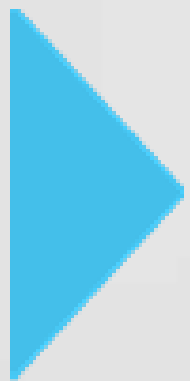


Estamos em
TRANSIÇÃO



E outro que está
começando





É NECESSÁRIO
GARANTIR

QUALIDADE

para a população
usuária

SUSTENTABILIDADE

para o
negócio

COMO FAZER ISSO?



P E N S A N D O
N O
FUTURO





QUALIDADE
INOVAÇÃO
TECNOLOGIA
USO DE DADOS





**SOLUÇÕES DE
MOBILIDADE
URBANA SÃO
NECESSÁRIAS !**





EQUÍLIBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO



BOAS PRÁTICAS DE GESTÃO



- ▶ MELHORIA NA QUALIDADE DA OFERTA
- ▶ FIDELIZAÇÃO E ATRAÇÃO DE DEMANDA PARA O TP
- ▶ BENEFÍCIO PARA A MOBILIDADE E SUSTENTABILIDADE

Obrigada !

mobilidade@semove.org.br





O Transporte Público na Grande Vitória

Fábio Damasceno – Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo



Mesa Redonda: será que mudamos? Um panorama do transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro - a visão do poder público

MESA REDONDA: “Um panorama do transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)”



MEDIADOR

Glaydston Mattos Ribeiro

Professor do PET/COPPE/UFRJ e Diretor Executivo da COPPETEC



CONVIDADO

Fábio Damasceno

Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo



CONVIDADA

Simone Costa

Assessora Chefe da Secretaria Executiva do Fundo de Mobilidade Urbana Sustentável (FMUS)



CONVIDADO

José Roberto de Lima

Diretor Técnico Operacional do DETRO/RJ



CONVIDADO

Renato Barandier

Secretário Municipal de Urbanismo e Mobilidade de Niterói

CONVIDADO

Leonardo Bastos Callijão

Secretário Municipal de Transportes de Nova Iguaçu



As **Boas Práticas Nacionais e Internacionais** apontam que os **esforços no pós pandemia** devem ser direcionados para **restaurar a confiança dos usuários**.

Para isso, **especialistas** sugerem a adoção de medidas de **eficiência operacional (tempos de viagem reduzidos, linhas diretas, maior frequência, menor custo, conforto e segurança pública)** e construção de **infraestrutura dedicada** ao transporte público.

1. Como os investimentos em infraestrutura, principalmente os que focam na redução do tempo de viagem, podem impulsionar o uso do Transporte Público?
2. O que vem sendo feito neste sentido em sua cidade/estado?

Os **usuários** apontam a relevância do **custo** como **motivação** para o **uso do ônibus**. Com isso, é possível concluir que, **tendo outra opção** de modo de transporte e recurso financeiro para sua utilização, a **mudança do modo pode acontecer** para uma opção não adequada, que é, por exemplo, a utilização do automóvel por meio do **uso de aplicativos**.

1. Como a sua cidade/estado percebe a importância da redução da tarifa para melhoria, sustentabilidade e sobrevivência dos serviços de transporte público?
2. Tendo em vista que o transporte por aplicativo parece ser uma realidade daqui por diante, o que a sua cidade/estado tem feito para gerenciar essa utilização, uma vez que, de maneira geral, as cidades não comportam uma grande quantidade de automóveis particulares nos seus respectivos sistemas viários?

A pesquisa com os **usuários** mostra que a **utilização do automóvel particular** não foi **alterada** com o surgimento da pandemia. Os **especialistas** apontam que para **incentivar o uso do transporte público** também é necessário **desincentivar o uso do automóvel particular**.

Os especialistas apontam que o **planejamento de linhas integradas**, juntamente com a existência de uma **autoridade de transporte unificada** que tenha um olhar mais abrangente, pode proporcionar a **sinergia** necessária entre as políticas municipais e **maximizar o impacto (positivo)** para os usuários.

1. Dado que o financiamento e a priorização são fundamentais para a qualificação do sistema de transporte público, o que a sua cidade/estado está pensando com relação à melhoria da qualidade do sistema para que ele seja capaz de atrair o usuário do automóvel particular?
2. Sabendo que não existe uma Autoridade Metropolitana no Rio de Janeiro, como a sua cidade/estado elabora o planejamento de linhas de transporte público? Existe integração entre os municípios?

Encerramento

