

## **Reunião do Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR**

**Local: Centro de Arquitetura e Urbanismo - CAU**

**Data: 27 de maio de 2010**

**Horário: 10:00h às 13:00h**

**Conselheiros** : Carlos Eduardo F. Feferman (IAB-RJ); Ângela Botelho (SEAERJ); David Cardeman (ADEMI); Edmundo De Cesaro Musa e Roberto Lira de Paula (SINDUSCON); Mauro Henrique Magalhães (ACRJ); Magno Nunes da Silva (CML); João Carlos Barbosa Brasil (FAFERJ); Cristina Barreto da Silva (SMH); Simone Thury M. Rodrigues Lopes (CVL); Lúcia Maria Loureiro Alves (SMAC); Sérgio Moreira Dias e Marlene H. M. Ettrich (SMU).

**Faltas justificadas:** José Conde Caldas (ADEMI)

**Participantes:** Maria Madalena Saint Martin de Astácio (SMU); Ricardo Lafayette (CMRJ); Newton Carvalho (APGRJ); Sheila Bassoul (SINDRIO); Ary Pestana de Gouveia e Jorge das Graças Souza Faria (A.M.A.Taquara); Roberto Ainbinder e Cristina Micaelo (SMU/CGU); Pedro Rolim e Daniel Gleidson Mancebo de Araújo (SMU/CGPU).

### **Palestrantes:**

**Luiz Fernando Barreto Silva** – Subsecretário da Secretaria Municipal da Casa Civil

O Secretário Municipal Sérgio Moreira Dias abriu a reunião, e passou a palavra ao palestrante para apresentação do projeto Via TransOlimpica.

Luiz Fernando Barreto Silva, palestrante convidado, iniciou a apresentação comentando que o projeto da Via Transolímpica, antes conhecida como Ligação C, sofreu alterações para que fossem evitadas grandes desapropriações.

Esta ligação, corredor viário com implantação de transporte de massa através de BRT, liga o pólo das Olimpíadas na Barra ao de Deodoro, na Zona Oeste, começando no encontro da Av. das Américas com a Salvador Allende, ponto de integração com o BRT-Transoeste.

Iniciou sua apresentação através de um vídeo. Destacamos da sua apresentação suas principais considerações, conforme dispostas a seguir:

### **Principais pontos apresentados pelo palestrante:**

#### **a) Características da Via Olímpica:**

- Transporte expresso entre duas regiões que hoje mais crescem;
- em estudo já 20 anos, em vias de implantação devido aos Jogos Olímpicos;
- ao todo são 26 km de extensão com 4 km de túneis – obra maior que as Linhas Vermelha e Amarela;
- 3 pistas em cada sentido + 1 pista para o BRT;
- Ao todo 60 ônibus que irão transportar 100 mil passageiros diários;
- nunca terá mais do que 2 ônibus estacionando no terminal;
- seguirá o conceito da Ayrton Senna, quanto à utilização de semáforos, e o da Linha Amarela, quanto à cobrança de pedágio na passagem pelo túnel – a Estrada do Catonho permanecerá como opção sem pedágio;
- entre as vias transversais, somente serão conectadas as principais – as demais serão conectadas às vias marginais (paralelas);
- previsão de implantação de 9 km de vias marginais;
- previsão de 30 km de ciclovias;
- o conceito do BRT é de via integradora ao invés de expressa;
- 18 estações ao longo do trecho e 2 terminais de fácil acesso, todos com integração com os demais meios de transporte, inclusive bicicletas;

- previsto para iniciar em 2014 o estudo da sua integração com a Supervia.

### **b) Características das áreas abrangidas pela Via Olímpica:**

- o terminal (terreno da Prefeitura) onde inicia a via, hoje é área onde ocorrem grandes engarrafamentos;

- a via passa por áreas hoje ainda pouco habitadas – na Salvador Allende sobre um PA já existente;

- no primeiro cruzamento com o BRT Transcarioca – início do Centro Metropolitano - não haverá integração para que sejam evitadas desapropriações;

- a integração com o Transcarioca se dará na área industrial em Jacarepaguá, área que facilita a desapropriação para construção desta estação;

- junto ao Arroio Pavuna as ocupações irregulares deverão ser reassentadas;

- a via contornará a Colônia Juliano Moreira para que sejam evitadas desapropriações;

- áreas onde se localizam condomínios de padrão mais elevado, a via passa em túnel para que sejam evitadas desapropriações.

### **c) Impactos**

- redução do tempo de 1 hora e 50 minutos para 40 minutos de percurso através de ônibus;

- redução do tempo de 55 minutos para 30 minutos de percurso através de automóvel;

- preocupação com travessias, pistas em nível, vias laterais, ciclovias, calçadas largas e travessia prioritária para pedestres;

- túneis falsos para minimizar o problema do impacto ambiental em algumas áreas;
- preocupação com o minimizar de ruídos;
- operação por empresa concessionária para garantir o padrão de excelência na sua manutenção.

#### **d) Modelo adotado na construção e gestão**

- construção e operação através de parceria público-privada;
- PPP está estruturada para uma duração de 35 anos;
- licitação da obra: audiência pública em 11 de junho/10; lançamento do Edital em setembro/10; assinatura do contrato no 1º semestre de 2011;
- duração da obra: 3 a 4 anos com inauguração prevista para 1º semestre de 2015 – condicionado pelo tempo levado com as desapropriações;
- licitação específica para operação dos ônibus e das estações;
- concessionário pode fazer mudanças, desde que o Poder Público aprove.

#### **e) Principais preocupações no projeto**

- integração na malha urbana;
- menor número possível de desapropriações;
- operação posterior do sistema.

#### **Principais pontos colocados pelos conselheiros e outros participantes:**

**a) pela AMA-Taquara, representando a FAM-RIO**

- solicitado que os reassentamentos sejam feitos para áreas do mesmo bairro e evitadas as indenizações para que não se criem novas favelas;
- lembrada a importância quanto a ampliação das linhas de Metrô;
- cobrada a realização de audiências públicas no local.

**b) pelo conselheiro, representante do IAB-RJ**

- parabenizou a Prefeitura pela grande quantidade de projetos que estão sendo apresentados;
- considera que nas audiências públicas não estarão equacionadas todas as questões e sugeriu a realização de reuniões paralelas para debate de temas específicos, como p.ex. passarelas, mergulhões e obras de arte, questões que inclusive estão presentes em outros projetos;
- outros debates complementares citados: questão habitacional, intervenção urbana.

**c) pelo conselheiro, representante da ACRJ**

- ponderou sobre o cruzamento com a Av. das Américas: a utilização de sinal pode fazer com que persistam os engarrafamentos já existentes no local.

**d) por representante da Associação Profissional dos Geólogos do Estado do Rio de Janeiro**

- considera que o Metrô é um conceito mais moderno do que o BRT;
- ponderou sobre a complexidade dos custos de implantação dos túneis.

**e) pelo coordenador da U/CGPU**

- citou vários exemplos vitoriosos de implantação de BRTs em outras cidades;
- lembrou da importância quanto a diferença entre os custos envolvidos nas duas modalidades: metrô e BRT.

Em 17/06/10

**Marlene H. M. Ettrich**

Secretária Executiva do COMPUR.