

Reunião do Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR

Local: CENTRO DE ARQUITETURA E URBANISMO - CAU

Data: 29 de novembro de 2012

Horário: 10 às 13 h

A Reunião Ordinária do COMPUR de 29 de novembro de 2012 teve com tema:
TRANSOLIMPICA - Palestrante: Eduardo Fagundes

Conselheiros: Titulares e Suplentes: Marco Antonio Barbosa (SENGE); Armando Ivo de Carvalho Abreu (SEAERJ); Sandra Sayão (ASBEA); Francis Bogossian (Clube de Engenharia); Roberto Lira de Paula (SINDUSCON); Roberto Kauffmann (FIRJAN); Mauro Henrique de Magalhães (ACRJ); Helio de Oliveira Barros (CML); João Carlos Barbosa Brasil (FAFERJ); Vereador Carlo Caiado e Vereador Chiquinho Brasão (CMRJ); Marcelo Pereira Quadros (SMO); Cristina Barreto da Silva e Silvia Carvalho Barboza (SMH); Simone Thury Lopes (CVL); Maria Lucia Navarro Maranhão (SMAC); Sergio Moreira Dias, Helena Rego e Aida Bilwiller (SMU). Justificadas: Pedro da Luz Moreira (IAB-RJ); David Cardemann (ADEMI); Paulo Cavallieri (IPP).

Participantes: Antonio Correia (SMU); Valeria Hazan (SMU/CGPU/CMP); Alice Mendes de Freitas (SMU/GPL2); Sergio Peres Vianna (FETRANSCARGA); Christine Eksterman (CMRJ/Vereadora Sonia Rabelo); Newton Carvalho (APGRJ); Gustavo Freve (GVCC); Luiz Motta (CMRJ/Vereadora Andréa G. Vieira); Ricardo Lafayette (CMRJ/Vereador Carlo Caiado), Marcos Santos, Solange Cintra e Cristina Micaelo (U/CAU).

Sergio Dias iniciou a reunião agradecendo a presença de todos nesta última do ano e informou que era a sua última participação de uma gestão de quatro anos. Considerou muito importante para a sua gestão reforçar a participação do COMPUR e lembrou que criou a categoria de “convidados permanentes” permitindo ampliar a participação de outras entidades restringidas pelo numero limitado pela legislação. Teceu algumas considerações sobre os temas e a participação e representatividade do COMPUR diante da SMU e da Prefeitura. Fez um balanço sobre sua gestão no COMPUR e na SMU e se despediu de todos.

Os Conselheiros agradeceram, felicitaram e aplaudiram o Secretário Sergio Dias.

Eduardo iniciou a apresentação informando que o corredor expresso TRANSOLIMPICA é uma pista separada, igual à linha Amarela, expressa, ou seja, não possui cruzamento em nível. A exposição esclarece o traçado e o BRT deste corredor.

Destaque para os seguintes aspectos da apresentação:

Integração com o TRANSBRASIL em Deodoro.

Concessão precedida de obra pública. Prazo de 35 anos.

Terá pedágio.

Traçado:

Extensão: 13,10 km – pista dupla

- Pista de rolamento: 10,18 km
- Pontes e viadutos: 1,39 km
- Túneis: 1,53 km

Plataforma:

- 3 faixas por sentido: 3,5 m de largura
 - 1 faixa de tráfego destinada ao BRT
- Faixa de segurança e refúgio de 0,60 m

Diretrizes de Projeto:

- Velocidade diretriz: 80 km/h
- Raio mínimo horizontal: 210 m
- Rampa máxima vertical: 5%

BRT:

Atualmente, 18% da população do Rio utilizam transporte de massa; com a implantação dos sistemas BRT, serão 63% até 2016.

Foi perguntado na platéia se haveria desapropriação e foi respondido que está previsto 453 imóveis a serem desapropriados, apontadas as áreas no mapa da apresentação.

Informou que a maior parte dos cruzamentos será feito por viadutos, ou seja, o corredor sobe e as ruas se mantêm no nível atual.

Não haverá faixa para ciclovia. As ciclovias serão alimentadoras ao sistema do BRT.

A TRANSOLIMPICA é condição obrigatória e esta dentro do caderno de encargos do Brasil para as olimpíadas de 2016. É preciso ligar os *clusters* de Deodoro e Barra da Tijuca por uma via.

Operação e Benefícios:

Faixas únicas exclusivas para ônibus e faixa adicional para ultrapassagens nas estações; Alta capacidade; Sistema troncal com veículos alimentadores; Operação monitorada para garantir segurança e otimização do sistema; Bilhetagem fora dos veículos; Plataformas com embarque em nível e acesso para deficientes físicos; Integração tarifária entre linhas e serviços alimentadores; Custo e tempo de implantação inferior ao Metrô; Reduzida necessidade de desapropriação porque pode trafegar por vias existentes; Flexibilidade na adequação da capacidade do transporte ao longo do dia e integração com outros modais; Veículos maiores reduzem tamanho da frota e sistema alimentador reduz sobreposição de linhas; Rápido embarque e desembarque; Veículos menos poluentes e mais silenciosos; Climatizado, traz mais conforto aos usuários;

Expôs imagens e detalhes das estações e do veículo.

Mauro Magalhães falou que acredita que apenas a implantação de duas pistas em alguns pontos, conforme apresentado, resultará em um gargalo no sistema viário.

Eduardo respondeu que existe uma tentativa de mudança de paradigma na cidade do Rio de Janeiro e que não se deseja incentivar o uso do automóvel e sim do transporte público de qualidade.

Marco Antonio (SENGE) perguntou se os acessos estão sendo estudados para evitar os engarrafamentos. Eduardo respondeu que por ser um sistema de BRT a proposta é que diminuam os carros nas vias.

Armando Abreu questionou se as Trans estão no Plano Diretor de Transportes porque acredita que o sistema viário só estará resolvido na cidade se houver a implantação de um sistema transporte de massa de alta capacidade e considera o BRT de média capacidade.

Helio perguntou qual o volume de recursos para esse investimento. Eduardo respondeu que a obra, sem considerar material rodante, estações e trechos extras, conforme apresentado antes, está em um bilhão e quinhentos, sendo um bilhão e pouco da Prefeitura e 500 milhões da concessionária. As desapropriações também não estão incluídas.

Vereador Chiquinho Brazão teceu algumas comparações com a saúde pública, com o nascimento das comunidades, para demonstrar o avanço da democracia através dos debates.

Cristina Micaelo perguntou se algum Conselheiro teria mais alguma dúvida sobre o tema da apresentação. Agradeceu ao Eduardo, que colocou a Secretaria de Obras a disposição para dirimir qualquer outra dúvida.

Encerrou a reunião.