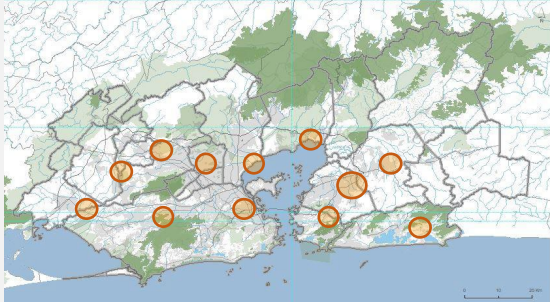


Ação nº: EM 01	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
<u>Título da Ação:</u> Incentivar o fortalecimento de centralidades urbanas propostas por meio da integração dos planos diretores e planos setoriais municipais com o PDUI, considerando: Campo Grande, Niterói (segundo nível); Duque de Caxias, Madureira, Nova Iguaçu e São Gonçalo (terceiro nível); Itaboraí, Itaguaí, Magé, Queimados, Maricá e Seropédica (quarto nível). <u>Título da Sub-ação:</u> -		
<u>Localização:</u> Campo Grande (Rio de Janeiro), Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Madureira (Rio de Janeiro), Magé, Maricá, Niterói, Nova Iguaçu, Queimados, São Gonçalo e Seropédica. <u>Macrorregião de Planejamento:</u> Oeste, Norte e Leste. <u>Principais Entes Responsáveis:</u> Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana. <u>Público Alvo da Ação:</u> População da RMRJ. <u>População Diret. Beneficiada:</u> 12,4 milhões (população da RMRJ). <u>Custo Atividades Preparatórias:</u> Custo da governança metropolitana. <u>Custo Estimado Final da Ação:</u> R\$ 12 milhões. <u>Fontes de Financiamento:</u> Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.	<u>Mapa de Localização:</u> 	
<u>Objetivo Metropolitano:</u> 01. Fortalecimento e diversificação da base econômica; 02. Geração de empregos e atividades econômicas de forma a equilibrar espacialmente a metrópole; 04. Ampliação da capacidade dos municípios para implementação de uma política habitacional integrada; 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos; 08. Otimização dos recursos em mobilidade; e 22. Promoção de uma estrutura de crescimento racional maximizando o uso da infraestrutura disponível.		
<u>Descrição da Ação/Sub-ação:</u> Incentivar o fortalecimento das centralidades propostas e seus entornos, por meio da integração entre diretrizes metropolitanas e instrumentos de planejamento urbano, previstos nos estatutos da Cidade e da Metrópole, de políticas setoriais e orçamentárias, das esferas federal, estadual e municipais, tais como os planos diretores municipais, os planos setoriais de mobilidade, saneamento, infraestruturas, educação, saúde, segurança, entre outros.		
<u>Questão a ser solucionada:</u> Concentração da oferta de emprego e renda na região central da metrópole; desequilíbrio na distribuição espacial de equipamentos e serviços públicos; ausência de diretrizes comuns metropolitanas para os instrumentos de gestão urbanística e políticas públicas.		
<u>Atividades curto prazo:</u> Articulação institucional, incentivar à realização de estudos e assessoria técnica a fim garantir a revisão de planos diretores e planos setoriais municipais e articulação com órgãos financiadores. <u>Atividades médio prazo:</u> Articulação institucional, incentivar à realização de estudos e assessoria técnica a fim garantir a revisão de planos diretores e planos setoriais municipais e articulação com órgãos financiadores. <u>Atividades longo prazo:</u> Monitoramento e avaliação.		
<u>Observações:</u> Diversas ações do Plano contribuem para o fortalecimento das centralidades propostas.		

Ação nº: EM 02	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Articular investimentos em infraestrutura, qualificação urbanística e mobilidade nas centralidades urbanas de segundo, terceiro e quarto nível a serem fortalecidas.

Título da Sub-ação: -

Localização: Campo Grande (Rio de Janeiro), Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Madureira (Rio de Janeiro), Magé, Maricá, Niterói, Nova Iguaçu, Queimados, São Gonçalo e Seropédica.

Macrorregião de Planejamento: Oeste, Norte e Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: População de áreas de menor dinamismo econômico, com menor infraestrutura urbana e social.

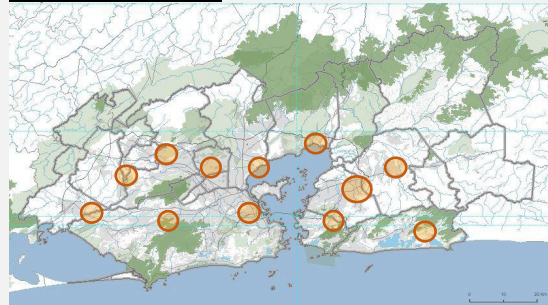
População Diret. Beneficiada: 12,4 milhões (população da RMRJ).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 22 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 347 milhões.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual e municípios, fontes internacionais (no caso de saneamento) e setor privado (PPP).

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 01. Fortalecimento e diversificação da base econômica; 02. Geração de empregos e atividades econômicas de forma a equilibrar espacialmente a metrópole; 04. Ampliação da capacidade dos municípios para implementação de uma política habitacional integrada; 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos; 08. Otimização dos recursos em mobilidade; e 22. Promoção de uma estrutura de crescimento racional maximizando o uso da infraestrutura disponível.

Descrição da Ação/Sub-ação: Articular investimentos através da elaboração de planos, programas e projetos direcionados às centralidades urbanas a serem fortalecidas pelo PDUI e seus entornos, visando a implantação de infraestrutura urbana (abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem pluvial, coleta de resíduos sólidos, energia elétrica, telefonia e rede de dados), qualificação do ambiente urbano (acessos viários pavimentados, calçadas, mobiliários, sinalização, arborização, parques, praças), mobilidade (transportes coletivos, acesso para pedestres, ciclovias, acesso com condições adaptadas para deficientes), a fim de garantir melhorias e ampliação das condições para a geração de negócios, acesso ao trabalho, acesso a equipamentos e serviços sociais, aumento da densidade habitacional e diversificação do uso do solo.

Questão a ser solucionada: Desequilíbrio espacial na distribuição espacial metropolitana de infraestrutura urbana, qualificação do ambiente urbano, oferta e qualidade de meios de mobilidade, oferta de serviços públicos, oferta de habitação e oportunidades de emprego; déficit de infraestrutura urbana nas localidades da periferia metropolitana.

Atividades curto prazo: Articulação institucional, apoio à elaboração dos planos, programas e projetos e identificação de fontes de recursos visando implementação para as centralidades identificadas como prioridades.

Atividades médio prazo: Apoiar a implementação dos planos, programas e projetos nas centralidades de maior concentração habitacional do entorno e maiores índices de deficiência dos serviços.

Atividades longo prazo: Apoiar a implementação dos planos, programas e projetos nas centralidades. Monitoramento e avaliação.

Observações: i. O custo de implementação de infraestruturas urbanas usado nessa estimativa é de R\$ 53,62 por m². (Io – 2018) A fonte para o custo estimado final da ação foi USA. Department of the Army. Cost and Economic Analysis Center. Cost Analysis Manual; Tabelas de Composições de Preços para Orçamentos, São Paulo; Orçamento e Custos na Construção Civil, São Paulo.

Ação nº: EM 03	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a implantação de equipamentos sociais em centralidades urbanas de segundo, terceiro e quarto nível a serem fortalecidas.

Título da Sub-ação: -

Localização: Campo Grande (Rio de Janeiro), Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Madureira (Rio de Janeiro), Magé, Maricá, Niterói, Nova Iguaçu, Queimados, São Gonçalo e Seropédica.

Macrorregião de Planejamento: Oeste, Norte e Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: População de áreas de menor dinamismo econômico, com menor infraestrutura urbana e social.

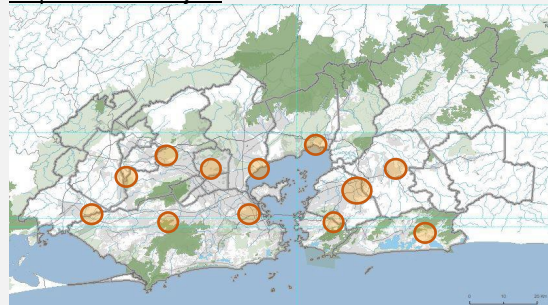
População Diret. Beneficiada: 12,4 milhões (população da RMRJ).

Custo Atividades Preparatórias: Incluído na ação EM 01.

Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 01. Fortalecimento e diversificação da base econômica; 02. Geração de empregos e atividades econômicas de forma a equilibrar espacialmente a metrópole; 04. Ampliação da capacidade dos municípios para implementação de uma política habitacional integrada; 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos; 08. Otimização dos recursos em mobilidade; e 22. Promoção de uma estrutura de crescimento racional maximizando o uso da infraestrutura disponível.

Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a implantação de infraestrutura social nas centralidades urbanas a serem fortalecidas pelo PDUI, priorizando equipamentos públicos nas áreas da saúde (incluindo serviços de prevenção, de baixa e média complexidade), educação (incluindo melhoria dos equipamentos e da qualidade e oferta do nível fundamental, médio, técnico e universitário), de forma a atender as demandas da população local e do entorno e reduzir as viagens pendulares; e estrutura de segurança pública, para garantir o bem estar dos cidadãos, o patrimônio e as atividades de negócio.

Questão a ser solucionada: Desequilíbrio na distribuição espacial metropolitana de equipamentos sociais que promovem a qualificação do ambiente urbano.

Atividades curto prazo: Articulação institucional e apoio à elaboração dos planos, programas e projetos e identificação de fontes de recursos visando implementação de equipamentos sociais nas centralidades identificadas como prioridades.

Atividades médio prazo: Apoiar a implementação dos planos, programas e projetos nas centralidades de maior concentração habitacional do entorno e maiores índices de deficiência dos serviços.

Atividades longo prazo: Apoiar a implementação dos planos, programas e projetos nas centralidades. Monitoramento e avaliação.

Observações: Em termos de infraestruturas sociais, o custo médio de construção de uma UPA é de R\$ 500 mil, incluindo equipamentos. A manutenção dos serviços custa, em média, R\$ 250 mil, segundo média das 37 PPPs de saúde pública realizadas no Brasil (financiamento CEF).

O custo médio de construção de uma escola para 500 alunos é de R\$ 3 milhões, incluindo equipamentos. A manutenção da unidade (excluindo a área pedagógica) custa, em média, R\$ 900 mil, segundo média do Programa de PPPs de Minas Gerais.

O custo médio de construção de um centro universitário para 2.000 alunos é de R\$ 15 milhões (apenas a estrutura predial equipamentos básicos), conforme média do Ministério da Educação no Campi da UFRRJ em Três Rios e Nova Iguaçu.

Ação nº: EM 04	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a disponibilização de áreas para implantação de equipamentos públicos regionais em áreas de adensamento habitacional e áreas precárias.

Título da Sub-ação: -

Localização: Áreas de adensamento ao longo dos eixos de mobilidade de alta capacidade, em especial nas centralidades Campo Grande e Madureira, além dos seguintes municípios: Belford Roxo, Duque de Caxias, Itaboraí, Nova Iguaçu e São Gonçalo.

Macrorregião de Planejamento: Oeste, Norte e Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.

Público Alvo da Ação: População residente em centralidades secundárias e a incentivar.

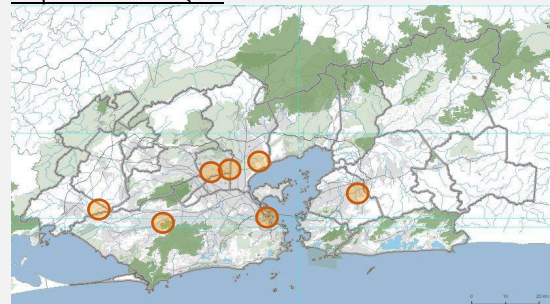
População Diret. Beneficiada: 8,9 milhões (população das macrorregiões beneficiadas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 1,2 milhão.

Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 05. Criação de novas modalidades de intervenções habitacionais no território.

Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar o levantamento de áreas e edificações urbanas obsoletas em locais estratégicos, de fácil acesso e infraestrutura, com foco na disponibilização para a implantação de equipamentos públicos regionais em territórios nos quais se propõe o adensamento habitacional e em territórios de assentamentos precários, com baixa oferta a serviços de saúde e educação.

Incentivar a aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade para viabilizar a disponibilização desses terrenos, por meio da revisão dos instrumentos de planejamento e gestão do uso e ocupação do solo urbano; pelo apoio à capacitação de gestores públicos e equipes técnicas. Nesse aspecto, o Ministério das Cidades possui experiências com cursos à distância (Capacidades) com foco na aplicação dos instrumentos. Desta forma, acredita-se que a Governança Metropolitana, em conjunto com as universidades, pode atuar em sinergia na formação do corpo técnico das municipalidades.

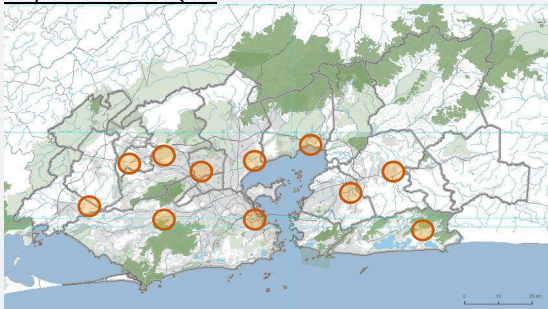
Questão a ser solucionada: Alta demanda por equipamentos sociais nas centralidades secundárias; desequilíbrio na localização dos equipamentos e na oferta de serviços públicos especializados; subutilização de imóveis e terrenos centrais em processo de especulação em regiões com boas condições de acesso e infraestrutura; e ausência de diretrizes comuns metropolitanas para os instrumentos de gestão urbanísticos e das políticas públicas.

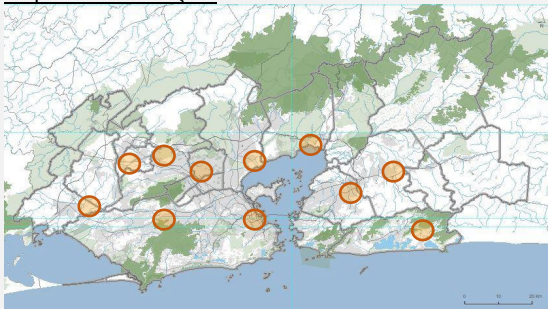
Atividades curto prazo: Articulação institucional, apoio à elaboração de estudos de demanda, levantamento dos terrenos, apoio à revisão de Plano Diretor e legislação urbanística e incentivo para organização de cursos de capacitação.

Atividades médio prazo: Apoiar a realização de cursos de capacitação e início de implementação dos instrumentos do Estatuto da Cidade.

Atividades longo prazo: Apoiar a realização de cursos de capacitação e implementação dos instrumentos do EC. Monitoramento e avaliação.

Observações:

Ação: EM 05		Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
Título da Ação: Incentivar implantação de negócios nas centralidades secundárias, por meio de apoio ao empreendedorismo.			
Título da Sub-ação: -			
<u>Localização:</u> As seguintes centralidades secundárias: Campo Grande (Rio de Janeiro), Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Madureira (Rio de Janeiro), Magé, Maricá, Nova Iguaçu, Queimados, São Gonçalo e Seropédica.		<u>Mapa de Localização:</u> 	
<u>Macrorregião de Planejamento:</u> Oeste, Norte, Nordeste e Leste.			
<u>Principais Entes Responsáveis:</u> Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.			
<u>Público Alvo da Ação:</u> Empreendedores com potencial para investir em centralidades secundárias.			
<u>População Diret. Beneficiada:</u> 4 milhões (população dos locais beneficiados).			
<u>Custo Atividades Preparatórias:</u> R\$ 1,2 milhão.			
<u>Custo Estimado Final da Ação:</u> A ser definido nas ativ. preparatórias.			
<u>Fontes de Financiamento:</u> Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.			
<u>Objetivo Metropolitano:</u> 03. Desenvolver competências e relações que propiciem bases inovadores de produção			
<u>Descrição da Ação/Sub-ação:</u> Incentivar a implantação de negócios nas centralidades a serem fortalecidas pelo PDUI, por meio de apoio ao empreendedorismo (a exemplo de quiosques do Sebrae com orientação, capacitação para empreendedorismo e orientação para crédito), oferta unificada e simplificada de serviços públicos (com prestação de diversos serviços como alvará, MEIs, etc.), feiras temáticas e eventos culturais atrativos para promoção local e atração da população e implantação de atividades âncora, compatíveis com a cultura local, entre outras iniciativas que visem movimentar a economia.			
<u>Questão a ser solucionada:</u> Desequilíbrio na distribuição espacial metropolitana de empregos formais, concentrados no Centro Metropolitano, pouca diversificação da economia e falta de oferta de comércio e serviços para a população em centralidades secundárias.			
<u>Atividades curto prazo:</u> Apoiar a realização estudos e plano para incentivar os empreendimentos em centralidades secundárias a reforçar, apoio à mobilização de quiosques do SEBRAE e programas de incentivos para pequenos negócios e mobilizar financiamentos para pequenos empreendedores.			
<u>Atividades médio prazo:</u> Articular uma rede de apoio ao empreendedorismo, em parceria com o Sebrae, fortalecendo as centralidades secundárias da RMRJ.			
<u>Atividades longo prazo:</u> Consolidar as centralidades secundárias como áreas de negócios.			
<u>Observações:</u>			

Ação nº: EM 06		Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
Título da Ação: Incentivar atividades de economia criativa relacionadas à população de baixa renda.			
Título da Sub-ação: -			
<u>Localização:</u> As seguintes centralidades secundárias: Campo Grande (Rio de Janeiro), Duque de Caxias, Madureira, Nova Iguaçu, São Gonçalo, Itaboraí, Itaguaí, Magé, Queimados, Maricá e Seropédica.		<u>Mapa de Localização:</u> 	
<u>Macrorregião de Planejamento:</u> Oeste, Norte, Nordeste e Leste.			
<u>Principais Entes Responsáveis:</u> Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.			
<u>Público Alvo da Ação:</u> Empreendedores com potencial para investir em centralidades secundárias.			
<u>População Diret. Beneficiada:</u> 4 milhões (população dos locais beneficiados).			
<u>Custo Atividades Preparatórias:</u> R\$ 1,2 milhão.			
<u>Custo Estimado Final da Ação:</u> A ser definido nas ativ. preparatórias.			
<u>Fontes de Financiamento:</u> Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.			
<u>Objetivo Metropolitano:</u> 03. Desenvolver competências e relações que propiciem bases inovadores de produção			
<u>Descrição da Ação/Sub-ação:</u> Incentivar a elaboração de plano visando a implantação de negócios relacionados às diversas áreas da economia criativa nas centralidades, por meio de programas de incentivo à pesquisa, desenvolvimento e inovação (inclusive formação especializada), apoio ao empreendedorismo, capacitação técnica, feiras e eventos dirigidos para as diversas atividades.			
<u>Questão a ser solucionada:</u> Desequilíbrio na distribuição espacial metropolitana de polos econômicos, de empregos formais de maior qualificação, de formação educacional especializada, de diversificação de atividades econômicas e da oferta de comércio e serviços para a população.			
<u>Atividades curto prazo:</u> Apoiar a elaboração de plano para incentivar empreendimentos criativos, mobilizar órgãos e apoiar programas de incentivos para pequenos negócios.			
<u>Atividades médio prazo:</u> Apoiar a implementação de plano para incentivar empreendimentos criativos.			
<u>Atividades longo prazo:</u> Consolidar as centralidades secundárias como áreas de negócios criativos.			
<u>Observações:</u>			

Ação nº: EM 07	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Eixo Transversal Alcântara - incentivar a implantação de projeto multifuncional na bacia do Rio Alcântara e a mitigação das enchentes na região.

Título da Sub-ação: -

Localização: Bacia do Rio Alcântara (São Gonçalo).

Macrorregião de Planejamento: Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governo de São Gonçalo e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: População de São Gonçalo.

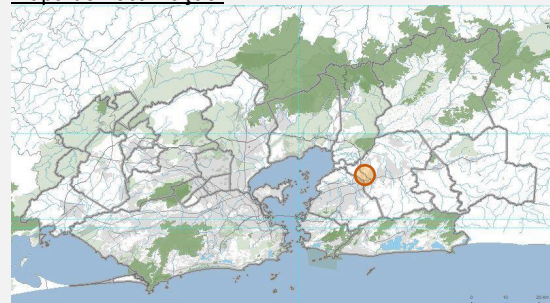
População Diret. Beneficiada: 1 milhão (população de São Gonçalo).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 15 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 300 milhões.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governança metropolitana, fontes internacionais e setor privado.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 11. Criação de condições para um saneamento ambiental amplo e a integração de ambiente natural e construído, com foco em sua revitalização e valorização; e 12. Alcançar resiliência e sustentabilidade ambiental.

Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a implantação de um projeto multifuncional ao longo do Rio Alcântara, desde a RJ 106 até Itaoca, na costa da Baía de Guanabara. Esta ação parte da necessidade de construção de canal auxiliar para que o Rio Alcântara by-passe o manguezal da APA- Guapimirim, dirigindo as águas pluviais na direção do desague do rio Imboaçu. Esta obra aliviará as cheias da bacia do Rio Alcântara e do Rio Guaxindiba e funcionará como um “limite físico” para o avanço da mancha urbana na direção de Itaoca.

Esta solução facilita a descarga do Alcântara em períodos de cheia, evitando que a principal saída seja pelo Rio Guaxindiba. Todos os cálculos hidrológicos e hidráulicos estão feitos, comprovando a eficiência desta solução.

Além das vantagens em relação ao controle de cheias destacam-se os seguintes ganhos trazidos pela implantação deste canal:

- O Canal extravasor reduz o volume de água trazido pelo Rio Alcântara (Águas poluídas) em direção ao Rio Guaxindiba (Águas mais limpas) e conseqüentemente reduz a quantidade de lixo e poluentes que entram na APA.
- Este Canal limita a expansão urbana em direção à área de proteção ambiental e cria uma área ainda não tombada que pode ser considerada como APA de Transição, onde a colônia de pescadores poderá exercer suas atividades. Esta área de transição também ajuda a controlar o lançamento de resíduos sólidos em direção ao manguezal.

Na Figura 2 pode ser apreciado o Canal extravasor que controla as cheias do Rio Alcântara e a Área de Proteção Ambiental de Guapimirim e a APA de Transição sugerida.

Como complementação à implantação do canal extravasor é promovida a implantação de um projeto multifuncional ao longo do Rio Alcântara, desde a RJ 106, até Itaoca, na costa da Baía de Guanabara, que prevê:

- Implantação de sistema viário local, parque fluvial, adensamento da ocupação do solo nas áreas lindeiras, com ênfase habitacional, aproveitamento da mais valia de valorização urbana na região;
- Implantação de veículo leve sobre trilho, com origem em Maricá, se estendendo até o cruzamento com a Linha 3 do Metrô, (perpendicular ao Eixo Alcântara);
- Valorização da centralidade de Alcântara e da região de Tribobó (Ponto Nodal).

A área da ação corresponde a ZIM-U 3.

Questão a ser solucionada: Inundações na bacia do Rio Alcântara, Guaxindiba e Imboaçu; baixa densidade urbana e habitacional; baixa qualificação urbanística, inexistência de equipamentos urbanos, praças e parques; possibilidades de aproveitamento de áreas livres inundáveis para qualificação urbana da região e viabilização do projeto.

Atividades curto prazo: Articulação institucional entre o Estado e o município de São Gonçalo, elaboração de estudos para validação e compatibilização de projetos existentes na área de abrangência da ação e parceria com a Prefeitura de São Gonçalo e atividades necessárias para enquadrar a área como Zona de Interesse Metropolitano.

Atividades médio prazo: Articulação institucional entre o Estado e o município de São Gonçalo; elaboração do projeto multifuncional, apoiar os licenciamentos necessários para elaboração da proposta, articulação e definição das fontes de financiamento para implantação das ações previstas, apoiar a licitação e a execução da obra de mitigação das inundações na bacia do Rio Alcântara como primeira parte do projeto multifuncional.

Atividades longo prazo: Articulação institucional entre o Estado e o município de São Gonçalo, apoiar a licitação e a execução do restante das obras do projeto multifuncional e o acompanhamento dos resultados da obra para controle de inundações. Monitoramento e avaliação.

Observações: Custos: Projetos – R\$ 5,3 milhões; Custos ambientais – R\$ 11 milhões; desapropriação/reassentamento – R\$ 18 milhões; e supervisão de obras – R\$ 5,0 milhões. Custos estimados, a serem revistos de acordo com o escopo e extensão dos projetos de desenvolvimento da Eixo Transversal.

Figuras:

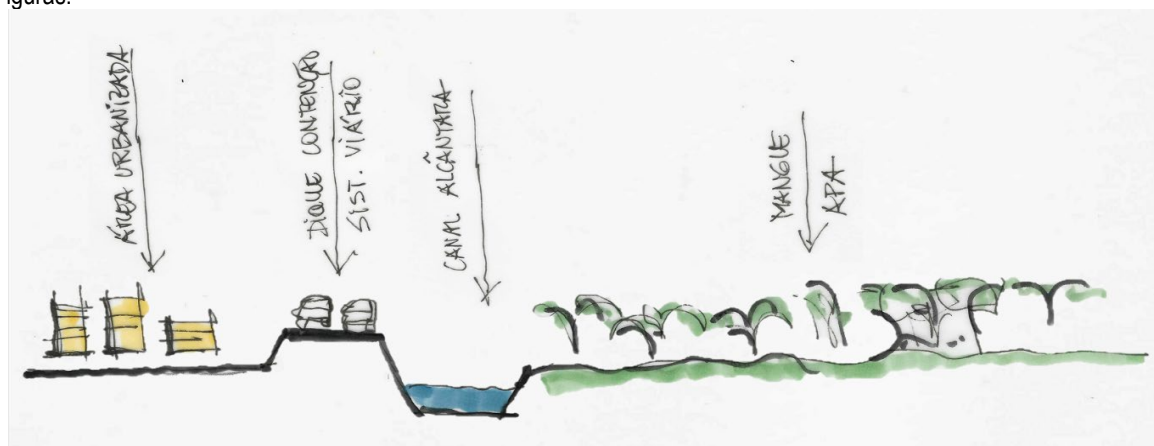
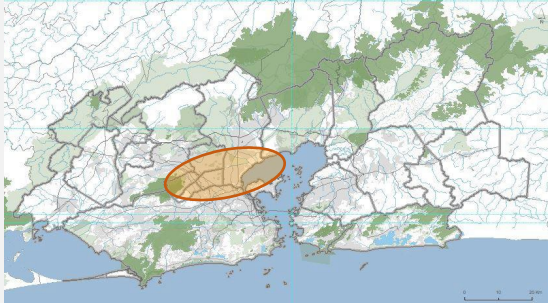


Figura 1 – Figura esquemática do Dique-estrada e a Via navegável que separam a Zona Urbana da Área de Proteção Ambiental de Transição.



Figura 2 – Canal Projetado para mitigação de cheias do Rio Alcântara e a APA proposta para Controle Ambiental e de Expansão Urbana.

Ação nº: EM 08		Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
Título da Ação: Eixo Transversal Sarapuí - incentivar a implantação de projeto multifuncional e a mitigação de inundações na Bacia dos Rios Iguaçu e Sarapuí.			
Título da Sub-ação: -			
Localização: Duque de Caxias, Nilópolis e outras áreas da Baixada Fluminense.		Mapa de Localização: 	
Macrorregião de Planejamento: Norte.			
Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.			
Público Alvo da Ação: População da Bacia dos Rios Iguaçu e Sarapuí e da Baixada Fluminense.			
População Diret. Beneficiada: 5 milhões (população da Macrorregião Norte).			
Custo Atividades Preparatórias: R\$ 30 milhões.			
Custo Estimado Final da Ação: R\$ 600 milhões.			
Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governança metropolitana, fontes internacionais e setor privado.			
Objetivo Metropolitano: 11. Criação de condições para um saneamento ambiental amplo e a integração de ambiente natural e construído, com foco em sua revitalização e valorização; e 12. Alcançar resiliência e sustentabilidade ambiental.			
Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a implantação de um projeto multifuncional ao longo do Rio Sarapuí, entre Duque de Caxias - Nilópolis, a partir de:			
• Implantação de sistema de macrodrenagem que inclui a recuperação de diques contínuos ao longo do rio e sistemas de parques inundáveis (pôlderes e canais auxiliares); • Implantação de via Interbaixada 01, unindo a BR 040 à Via Light, utilizando a estrutura dos diques do sistema de macrodrenagem; • Implantação de extensão da via Interbaixada até o Parque Ambiental e à Orla de Gramacho (projeto junto à Baía de Guanabara) e até a Estação Edson Passos da Super Via, com possibilidades de conexão com o Campo de Gericinó; • Implantação de sistema de transporte coletivo; • Implantação de parques fluviais/área de lazer; • Construção de moradias de interesse social para reassentamento de famílias de baixa renda na região; • Desenvolvimento econômico e social e outros aspectos a definir.			
A região de implementação do projeto pode ser vista na Figura 1 e se trata de uma Zona de Interesse Metropolitano - ZIM . O Rio Sarapuí passou a pertencer à Bacia do Rio Iguaçu no início deste século, devido à execução das primeiras grandes obras de saneamento na Baixada Fluminense, quando seus cursos médio e inferior foram retificados e sua foz desviada para o rio Iguaçu. Essas obras transformaram trechos de ambos os rios, que anteriormente eram bastante sinuosos, em canais de concreto. O forte desnível faz com que os rios desçam as serras em regime torrencial, alcançando a planície, onde perdem velocidade e extravasam, formando áreas inundáveis. As características citadas mostram que o local é propício a inundações. O panorama de inundações se agrava por conta de ocupações irregulares às margens desses rios. A expansão urbana se deu de forma desordenada e, até hoje, as condições de saneamento básico, educação, saúde e infraestrutura urbana são de certa forma precárias. Outro problema relevante que deve ser mencionado é de que a população local é, em sua maioria, de baixa renda e não possui acesso a locais de lazer na região. Muitas famílias moram hoje em situação precária em casas feitas de madeira, sem acesso ao saneamento básico, infraestrutura e serviços sociais. A área da ação corresponde a ZIM-U 1.			
Questão a ser solucionada: Inundações frequentes de toda a bacia do Rio Sarapuí, provocando problemas permanentes para um expressivo contingente populacional dos municípios da Baixada Fluminense; utilização das áreas abandonadas a beira rio para moradias precárias, sem saneamento básico; despejo de esgoto sanitário e resíduos sólidos no leito do rio, com destino à Baía de Guanabara; e sub aproveitamento de áreas livres inundáveis (ao longo dos Rios Sarapuí e Iguaçu) que poderiam ser utilizadas para requalificação urbana da região.			
Atividades curto prazo: Articulação institucional e parceria com as Prefeituras de Belford Roxo, Duque de Caxias e São João de Meriti, com o Governo Estadual e com os Comitês de Bacia; apoio a elaboração de estudos para validação e compatibilização de projetos existentes de vias, macrodrenagem (incluindo Projeto Iguaçu); e articulação com órgãos financiadores.			
Atividades médio prazo: Apoiar a elaboração do Projeto Multifuncional; apoio à elaboração de projetos de reassentamentos; apoio para atividades de licenciamento urbanísticos e ambientais; e articulação com órgãos financiadores.			
Atividades longo prazo: Apoio à implementação das obras de infraestrutura (licitação e execução da obra dos diques como			

mitigação de inundações na bacia dos Rios Iguaçu e Sarapuí e de projeto viário, de forma a consolidar os diques e evitar futuras ocupações); articulação institucional; apoio à implementação do Projeto Multifuncional (licitação e execução da obra de implantação do projeto multifuncional); e acompanhamento dos resultados do projeto implantado.

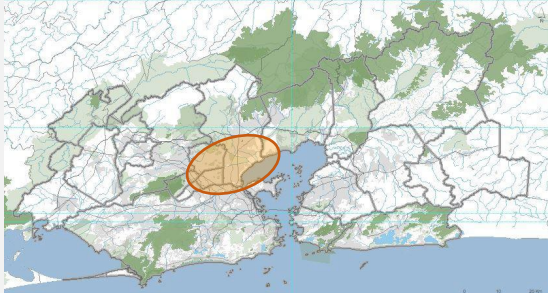
Observações: Custos estimados a serem revistos de acordo com o escopo e extensão dos projetos de desenvolvimento da Eixo Transversal. Depende de levantamentos e projetos de reassentamento. Não inclui projetos de mobilidade, projetados em ações de mobilidade.

Figuras:



Figura 1 – Localização da região de implementação do projeto multifuncional

Ação nº: EM 09	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
Título da Ação: Estimular a utilização da via Interbaixada, eixo transversal projetado junto ao rio Sarapuí, na Baixada Fluminense, para o transporte coletivo, conectando Nova Iguaçu e Duque de Caxias e demais municípios da Baixada Fluminense.		
Título da Sub-ação: -		

Localização: Região adjacente ao Rio Sarapuí, nos municípios de Belford Roxo, Duque de Caxias, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu e São João de Meriti.	Mapa de Localização: 
Macrorregião de Planejamento: Norte.	
Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.	
Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.	
População Diret. Beneficiada: 1,8 milhão (população das UMs abrangidas).	
Custo Atividades Preparatórias: R\$ 20 milhões.	
Custo Estimado Final da Ação: R\$ 400 milhões.	
Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais, fundos internacionais (BIRD, BID, CAF) e setor privado.	
Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.	
Descrição da Ação/Sub-ação: Estimular a implantação de sistema de transporte coletivo, tipo BRT, entre Nova Iguaçu (Centro) e Duque de Caxias (Jardim Primavera), com cerca de 30 km, promovendo também a conexão com os municípios de Nilópolis, Mesquita, São João de Meriti, Belford Roxo, Centro de Duque de Caxias, Orla e Parque Ambiental de Gramacho (projeto junto à Baía de Guanabara), aproveitando a implantação de via urbana Interbaixada, a ser construída junto as obras de macrodrenagem previstas para serem executadas ao longo do Rio Sarapuí, conectando a Rodovia BR 040 (Duque de Caxias) a Via Light (Nova Iguaçu). Inclui a valorização das conexões com as redes ferroviárias Ramal Saracuruna, Estação Gramacho e Ramal Paracambi (Estações Nova Iguaçu e Nilópolis). Incluiu a reorganização das linhas de ônibus da região do entorno, a fim de promover maior eficiência e reforçar conexões locais e transversais. Visa promover a utilização de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo, baseando-se na premissa de fortalecimento dos deslocamentos internos à centralidade e entre as centralidades e seus arredores, aproveitando as vias que se contraponham a orientação radial do atual sistema de transportes. A área da ação corresponde a ZIM-U 1. Por sua conectividade como ponto nodal, está relacionada também com a ZIM-U 9.	
Questão a ser solucionada: Os municípios de abrangência do projeto têm, em média, cerca de 40% dos seus deslocamentos por transporte coletivo. Ainda assim, há grande déficit de infraestrutura capaz de atender o conjunto de deslocamentos transversais entre as centralidades de Duque de Caxias e Nova Iguaçu e outros municípios da Baixada Fluminense; ocorre que o sistema de mobilidade na RMRJ é organizado de forma a atender principalmente, e mesmo assim, precariamente a demanda radial de transporte de passageiros dirigida para o Centro do Rio de Janeiro. A associação da ausência de conexões transversais, a infraestrutura limitada para o transporte ativo na região e o sistema radial de mobilidade em direção ao Centro do Rio de Janeiro inibem os deslocamentos mais próximos e reforçam a dependência desses municípios à capital. Esse cenário se expõe no elevado tempo médio de deslocamento da região, em que cerca de 20% das viagens por motivo de trabalho, em transporte coletivo, levam mais de 1 hora.	
Atividades curto prazo: Articulação institucional, apoiar a elaboração de projetos de sistema de transporte coletivo tipo BRS utilizando a via Interbaixada e vias complementares e apoiar a promoção de estudo sobre a reorganização da rede de transporte público por ônibus e transportes ativos na região do entorno da via Interbaixada. Atividades médio prazo: Articulação visando obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos, elaboração e revisão do projeto das vias com prioridade ao transporte público e licenciamentos. Atividades longo prazo: Apoiar a implementação do projeto de BRT nas vias da região da baixada, apoio à implementação da reorganização do transporte público, constituição de parcerias e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.	
Observações: Considera-se a implantação somente nas vias existentes (cerca de 15 km). O trecho da Interbaixada já deve ser construído adaptado ao BRT.	

Ação nº: EM 10	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou adequação de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo - junto as obras de qualificação urbana do Rio Alcântara, em São Gonçalo.

Título da Sub-ação: -

Localização: Alcântara (São Gonçalo).

Macrorregião de Planejamento: Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governo de São Gonçalo.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

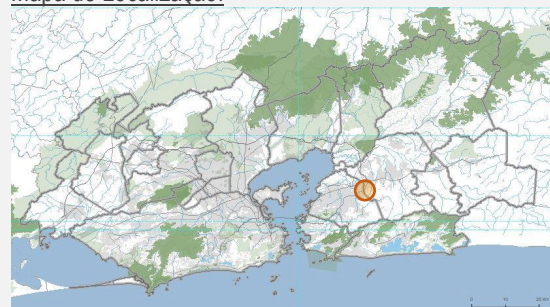
População Diret. Beneficiada: 550 mil (população das UMs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 9 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 180 milhões.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais, fundos internacionais (BIRD, BID, CAF) e setor privado.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos

Descrição da Ação/Sub-ação: O projeto pretende promover a adequação de eixo transversal existente junto ao Rio Alcântara, em São Gonçalo, no Leste Metropolitano. Consiste na construção da Interbaixada Leste, de cerca de 5 km de vias de BRT, em binário, nas regiões de Alcântara e Jardim Catarina, que irá se integrar aos projetos de mobilidade de BRS e ciclovia Via Emboacu, Pacheco-Guaxindiba e Jardim Catarina. Associando-se aos projetos previstos do VLT Amaral Peixoto-Maricá e de adensamento nas margens do rio Alcântara, o BRT exercerá importante papel estruturador de toda a região leste, reforçando as centralidades Centro de São Gonçalo e Alcântara, reforçando a ligação com o município de Maricá e região oeste do município de Niterói, desestimulando o transporte individual através da prioridade ao transporte público e ativo, e possibilitando a alimentação da Linha 3 do Metrô, a ser implantada. O projeto inclui também a reorganização das linhas de ônibus da região do entorno, a fim de promover maior eficiência e reforçar conexões locais e transversais explicitadas.

Questão a ser solucionada: São Gonçalo possui população maior que 1 milhão de habitantes. Apesar disso, a ausência de equipamentos e de infraestrutura de transporte capazes de estimular os deslocamentos internos fazem do município um dos piores em termos de indicadores relacionados à dependência e ao enraizamento de viagens internas ao local. O deslocamento transversal entre as centralidades de São Gonçalo e a região norte de Niterói, Maricá e região de entorno, é dificultada, particularmente quando se busca transporte coletivo e o transporte ativo, ocorre que o sistema de mobilidade da RMRJ é organizado de forma a atender principalmente, e mesmo assim, precariamente a demanda radial de transporte de passageiros dirigida para a região do Centro do Rio de Janeiro e Niterói. Assim, novas infraestruturas que quebrem o paradigma de deslocamentos com direção radial irão fomentar o desenvolvimento local. A área da ação corresponde a ZIM-U 3. Por sua conectividade como ponto nodal, está relacionada também com a ZIM-U 9.

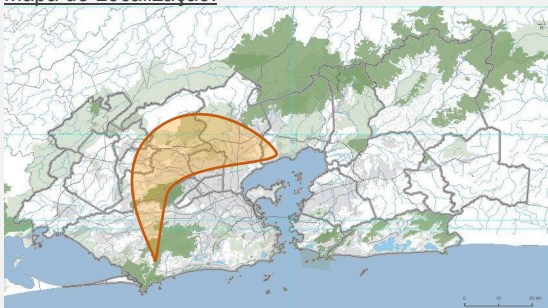
Atividades curto prazo: Articulação institucional; articular a reorganização da rede de transporte público por ônibus, baseada nas diretrizes de enraizamento e integração em toda a região de São Gonçalo; e apoiar elaboração, revisão e implementação de projetos das vias com prioridade ao transporte público na região de Alcântara e Jardim Catarina e de áreas de importância de integração com o sistema do metrô linha 3 e dos projetos de BRS e ciclovia detalhados; licenciamentos.

Atividades médio prazo: Apoiar à implementação do projeto das vias com prioridade ao transporte público.

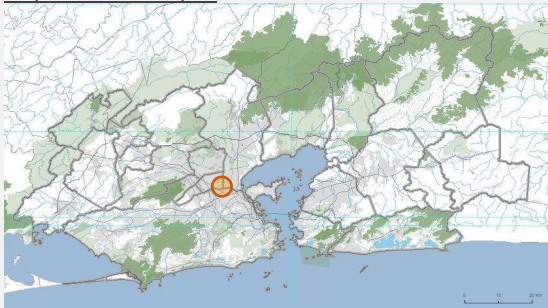
Atividades longo prazo: Constituição de parcerias e implementação de programas de monitoramento e avaliação.

Observações: O custo levantando foi baseado em valores médios por quilometro de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 11	Sub-ação: a	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou adequação de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo e o transporte ativo - estabelecer a conexão de centralidades a reforçar e seu entorno.	
Título da Sub-ação: BRS e Ciclovia RJ 105 Duque de Caxias - Nova Iguaçu - Campo Grande (Estrada de Madureira).	
Localização: Região central dos municípios de Duque de Caxias, Belford Roxo e Nova Iguaçu e bairro de Campo Grande no Rio de Janeiro.	Mapa de Localização: 
Macrorregião de Planejamento: Oeste e Norte.	
Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governos municipais de Belford Roxo, Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Rio de Janeiro.	
Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.	
População Diret. Beneficiada: 1,5 milhão (população das UMIs abrangidas).	
Custo Atividades Preparatórias: R\$ 9 milhões.	
Custo Estimado Final da Ação: R\$ 190 milhões.	
Fontes de Financiamento: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.	
Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.	
Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a implantação de sistema de BRS para dar prioridade ao transporte público, bem como, a implantação de ruas completas, com ciclovias e calçadas estruturadas a fim de favorecer o transporte ativo, de maneira a se contrapor à orientação radial do atual sistema de transportes. O projeto utiliza o leito da via RJ-105, entre Duque de Caxias, região de Jardim Primavera, passando por Nova Iguaçu, e chegando a Campo Grande, no Rio de Janeiro, com cerca de 55 km, salvaguardando em projeto premissas de desestímulo ao transporte motorizado individual nas regiões de adensamento urbano e centralidades a serem reforçadas, segundo previsões do PDUI.	
Questão a ser solucionada: O deslocamento transversal entre as centralidades de Duque de Caxias e Nova Iguaçu e outras regiões do entorno é difícil; ocorre que o sistema de mobilidade na RMRJ é organizado de forma a atender precariamente a demanda radial de transporte de passageiros dirigida para o Centro do Rio de Janeiro; além disso, o transporte ativo é limitado pela ausência de ciclovias e calçadas adequadas e as vias urbanas existentes dão prioridade para o automóvel e sistemas de transporte coletivo de baixa qualidade, orientados de maneira radial, para a região central da RMRJ.	
Atividades curto prazo: Articulação institucional; apoiar a reorganização da rede de transporte público por ônibus, baseada nas diretrizes de enraizamento e integração; articular a obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos; e apoiar a elaboração e revisão do projeto das vias com prioridade ao transporte público.	
Atividades médio prazo: Apoiar à implementação do projeto das vias RJ 105 e complementares, com prioridade ao transporte público e ativos; e constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.	
Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação e revisão de sistemas de transporte público e ativo.	
Observações: O custo levantando foi baseado em valores médios por quilometro de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.	

Ação nº: EM 11	Sub-ação: b	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

<u>Título da Ação:</u> Incentivar a criação e/ou adequação de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo e o transporte ativo - estabelecer a conexão de centralidades a reforçar e seu entorno.	
<u>Título da Sub-ação:</u> BRS e Ciclovia Nilópolis –Vilar do Teles (São João de Meriti).	
<u>Localização:</u> Nilópolis e São João de Meriti.	<u>Mapa de Localização:</u> 
<u>Macrorregião de Planejamento:</u> Norte.	
<u>Principais Entes Responsáveis:</u> Governo Estadual e governos municipais.	
<u>Público Alvo da Ação:</u> Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.	
<u>População Diret. Beneficiada:</u> 500 mil (população das UMLs abrangidas).	
<u>Custo Atividades Preparatórias:</u> R\$ 1 milhão.	
<u>Custo Estimado Final da Ação:</u> R\$ 25 milhões.	
<u>Fontes de Financiamento:</u> Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.	
<u>Objetivo Metropolitano:</u> 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.	
<u>Descrição da Ação/Sub-ação:</u> Incentivar a reestruturação de via com prioridade ao transporte público e ativo ligando região central de Nilópolis e o bairro de Vilar dos Teles, em São João de Meriti. O projeto consiste no desenvolvimento de aproximadamente 7 km de ciclovias e vias com prioridade para ônibus, de maneira a contrapor a orientação radial do atual sistema de transportes, utilizando vias existentes e salvaguardando em projeto premissas de desestímulo ao transporte individual motorizado nas regiões e de adensamento desejado previsto no PDUI. O projeto integra-se a um conjunto de propostas para a Macrorregião de Planejamento Norte, em especial o BRS Anchieta – Centro de Duque de Caxias (compartilhando terminal) e cruzando o eixo Pavuna – Nova Iguaçu, onde está prevista o desenvolvimento de um sistema de VLT.	

Questão a ser solucionada: Os municípios de Nilópolis e São João de Meriti possuem, em média, cerca de 85% dos seus deslocamentos por transporte coletivo ou ativo. Ainda assim, é precária a infraestrutura destinada para esse fim; ocorre que o sistema de mobilidade na RMRJ é organizado de forma a atender principalmente, e mesmo assim, precariamente a demanda radial de transporte de passageiros dirigida para o Centro do Rio de Janeiro. A associação da ausência de conexões transversais, a infraestrutura limitada para o transporte ativo na região e o sistema radial de mobilidade em direção ao Centro do Rio de Janeiro inibem os deslocamentos mais próximos e reforçam a dependência desses municípios à capital. Esse cenário se expõe no elevado tempo médio de deslocamento da região, em que cerca de 20% das viagens por motivo de trabalho, em transporte coletivo, levam mais de 1 hora.

Atividades curto prazo: Articulação institucional; apoiar a reorganização da rede de transporte público por ônibus nas regiões próximas e nas vias selecionadas para o projeto, de forma baseada nas diretrizes de enraizamento e integração; articular obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos de ciclovias e vias segregadas para ônibus; apoiar elaboração e revisão do projeto das vias com prioridade ao transporte público; apoiar a implementação do projeto das vias com prioridade ao transporte público; e constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.

Atividades médio prazo: Monitoramento e avaliação e revisão de sistemas de transporte público e ativo.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações: O custo levantado foi baseado em valores médios por quilometro de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 11	Sub-ação: c	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou adequação de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo e o transporte ativo - estabelecer a conexão de centralidades a reforçar e seu entorno.

Título da Sub-ação: BRS e Ciclovia Nilópolis - Duque de Caxias.

Localização: Centro de Duque de Caxias, Nilópolis e Pavuna (Rio de Janeiro).

Macrorregião de Planejamento: Norte.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

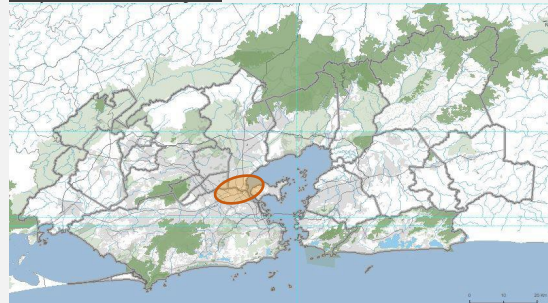
População Diret. Beneficiada: 1 milhão (população das UMs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 3 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 60 milhões.

Fontes de Financiamento: Governo Estadual e governos municipais.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a reestruturação de via com prioridade ao transporte público e ativo ligando região central de Nilópolis e o centro de Duque de Caxias, passando pela Pavuna, no Rio de Janeiro. O projeto trata do desenvolvimento urbano da região através da reestruturação de linhas de ônibus existentes na região e no desenvolvimento de aproximadamente 16 km de ciclovias e vias com prioridade para ônibus, de maneira a contrapor a orientação radial do atual sistema de transportes, utilizando vias existentes e salvaguardando em projeto premissas de desestímulo ao transporte individual motorizado nas regiões e de adensamento desejado previsto no PDUI. Essa via de caráter transversal integra-se com os ramais ferroviários de Japeri, Belford Roxo e Saracuruna e o metrô Linha 2 na Pavuna, otimizando a rede da região. O projeto também integra a um conjunto de propostas para a Macrorregião de Planejamento Norte, em especial o BRS Nilópolis – Vilar dos Teles (compartilhando terminal) e cruzando o eixo Pavuna – Nova Iguaçu, onde está prevista o desenvolvimento de um sistema de VLT.

Questão a ser solucionada: Os municípios de Nilópolis e Duque de Caxias possuem, em média, cerca de 90% dos seus deslocamentos por transporte coletivo ou ativo. Ainda assim, é precária a infraestrutura destinada para esse fim; ocorre que o sistema de mobilidade na RMRJ é organizado de forma a atender principalmente, e mesmo assim, precariamente a demanda radial de transporte de passageiros dirigida para o Centro do Rio de Janeiro. A associação da ausência de conexões transversais, a infraestrutura limitada para o transporte ativo na região e o sistema radial de mobilidade em direção ao Centro do Rio de Janeiro inibem os deslocamentos mais próximos e reforçam a dependência desses municípios à capital. Esse cenário se expõe no elevado tempo médio de deslocamento da região, em que cerca de 20% das viagens por motivo de trabalho, em transporte coletivo, levam mais de 1 hora.

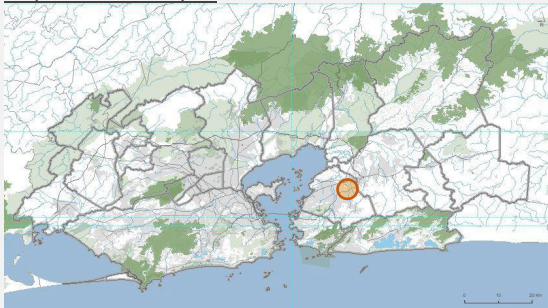
Atividades curto prazo: Articulação institucional; apoiar a reorganização da rede de transporte público por ônibus nas regiões próximas e nas vias selecionadas para o projeto, de forma baseada nas diretrizes de enraizamento e integração; articular a obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos de ciclovias e vias segregadas para ônibus; apoiar elaboração e revisão do projeto das vias com prioridade ao transporte público; apoiar implementação do projeto das vias com prioridade ao transporte público; e constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.

Atividades médio prazo: Monitoramento e avaliação, revisão de sistemas de transporte público e ativo.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações: O custo levantando foi baseado em valores médios por quilometro de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 11	Sub-ação: d	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

<u>Título da Ação:</u> Incentivar a criação e/ou adequação de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo e o transporte ativo - estabelecer a conexão de centralidades a reforçar e seu entorno.	
<u>Título da Sub-ação:</u> BRS e Ciclovia Via Imboáçu (proximidades do Rio Imboáçu).	
<u>Localização:</u> Centro de São Gonçalo.	<u>Mapa de Localização:</u> 
<u>Macrorregião de Planejamento:</u> Leste.	
<u>Principais Entes Responsáveis:</u> Governo Estadual e governo municipal.	
<u>Público Alvo da Ação:</u> Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.	
<u>População Diret. Beneficiada:</u> 200 mil (população das UMLs abrangidas).	
<u>Custo Atividades Preparatórias:</u> R\$ 600 mil.	
<u>Custo Estimado Final da Ação:</u> R\$ 12 milhões.	
<u>Fontes de Financiamento:</u> Governo Estadual e governos municipais.	
<u>Objetivo Metropolitano:</u> 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.	
<u>Descrição da Ação/Sub-ação:</u> O projeto pretende promover a adequação de eixo transversal existente nas proximidades do Rio Imboáçu, em São Gonçalo, no Leste Metropolitano. Consiste na construção de cerca de 3 km de ciclovias e vias com prioridade para ônibus, incluindo também a reorganização das linhas de ônibus da região do entorno, a fim de promover maior eficiência e reforçar conexões locais e transversais, baseada nas diretrizes de enraizamento e integração trabalhadas no plano. O projeto faz parte de um conjunto de transformações propostas para a Macrorregião de Planejamento Leste, como os BRS e ciclovias Pacheco-Guaxindiba e Jardim Catarina e o BRT nas proximidades do rio Alcântara (Interbaixada Leste), com intuito de reorganizar os deslocamentos cotidianos em direção a um padrão mais sustentável e possibilitando a alimentação da Linha 3 do Metrô, a ser implantada.	
<u>Questão a ser solucionada:</u> São Gonçalo possui população maior que 1 milhão de habitantes, apesar disso, a ausência de equipamentos e de infraestrutura de transporte capazes de estimular os deslocamentos internos fazem do município um dos piores em termos de indicadores relacionados à dependência e ao enraizamento de viagens internas ao local. O deslocamento transversal entre as centralidades de São Gonçalo e a região norte de Niterói, Maricá e região de entorno, é dificultada, particularmente quando se busca transporte coletivo e o transporte ativo, ocorre que o sistema de mobilidade da RMRJ é organizado de forma a atender principalmente, e mesmo assim, precariamente a demanda radial de transporte de passageiros dirigida para a região do Centro do Rio de Janeiro e Niterói. Assim, novas infraestruturas que quebrem o paradigma de deslocamentos com direção radial irão fomentar o desenvolvimento local.	
<u>Atividades curto prazo:</u> Articulação institucional; apoiar a reorganização da rede de transporte público por ônibus nas regiões próximas e nas vias selecionadas para o projeto, de forma baseada nas diretrizes de enraizamento e integração; articular obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos de ciclovias e vias segregadas para ônibus; apoiar elaboração e revisão do projeto das vias com prioridade ao transporte público; apoiar implementação do projeto das vias com prioridade ao transporte público; e constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.	
<u>Atividades médio prazo:</u> Monitoramento e avaliação, revisão de sistemas de transporte público e ativo.	
<u>Atividades longo prazo:</u> Monitoramento e avaliação.	
<u>Observações:</u> O custo levantado foi baseado em valores médios por quilometro de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.	

Ação nº: EM 11	Sub-ação: e	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou adequação de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo e o transporte ativo - estabelecer a conexão de centralidades a reforçar e seu entorno.

Título da Sub-ação: BRS e Ciclovia Pacheco – Guaxindiba.

Localização: Jardim Catarina (São Gonçalo).

Macrorregião de Planejamento: Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governo de São Gonçalo.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

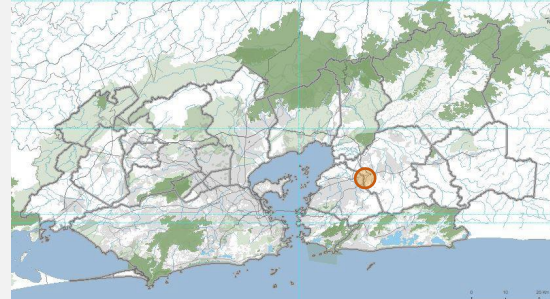
População Diret. Beneficiada: 500 mil (população das UMLs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 1 milhão.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 21 milhões.

Fontes de Financiamento: Governo Estadual e governos municipais.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a reestruturação de via com prioridade ao transporte público e ativo ligando região de Pacheco à Guaxindiba, em São Gonçalo. O projeto trata do desenvolvimento urbano da região através da reestruturação de linhas de ônibus existentes na região e no desenvolvimento de aproximadamente 6 km de ciclovias e vias com prioridade para ônibus, de maneira a contrapor a orientação radial do atual sistema de transportes, utilizando vias existentes e salvaguardando em projeto premissas de desestímulo ao transporte individual motorizado nas regiões e de adensamento desejado previsto no PDUI. Essa via de caráter transversal tem o papel de reorganizar os deslocamentos cotidianos em direção a um padrão mais sustentável, possibilita uma melhor alimentação da Linha 3 do Metrô, a ser implantada e possibilita acesso de melhor qualidade para um conjunto de possíveis ações de desenvolvimento na região mais ao norte de São Gonçalo. O projeto também integra um conjunto de propostas para a Macrorregião de Planejamento Leste, em especial o BRS Pacheco-Interbaixada Leste e a própria Interbaixada Leste.

Questão a ser solucionada: São Gonçalo possui população maior que 1 milhão de habitantes, apesar disso, a ausência de equipamentos e de infraestrutura de transporte capazes de estimular os deslocamentos internos fazem do município um dos piores em termos de indicadores relacionados à dependência e ao enraizamento de viagens internas ao local. O deslocamento transversal entre as centralidades de São Gonçalo e a região norte de Niterói, Maricá e região de entorno, é dificultada, particularmente quando se busca transporte coletivo e o transporte ativo, ocorre que o sistema de mobilidade da RMRJ é organizado de forma a atender principalmente, e mesmo assim, precariamente a demanda radial de transporte de passageiros dirigida para a região do Centro do Rio de Janeiro e Niterói. Assim, novas infraestruturas que quebrem o paradigma de deslocamentos com direção radial irão fomentar o desenvolvimento local.

Atividades curto prazo: Articulação institucional; apoiar a reorganização da rede de transporte público por ônibus nas regiões próximas e nas vias selecionadas para o projeto, de forma baseada nas diretrizes de enraizamento e integração; articular obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos de ciclovias e vias segregadas para ônibus; apoiar elaboração e revisão do projeto das vias com prioridade ao transporte público; apoiar implementação do projeto das vias com prioridade ao transporte público; e constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.

Atividades médio prazo: Monitoramento e avaliação, revisão de sistemas de transporte público e ativo.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações: O custo levantando foi baseado em valores médios por quilometro de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 11	Sub-ação: f	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou adequação de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo e o transporte ativo - estabelecer a conexão de centralidades a reforçar e seu entorno.

Título da Sub-ação: BRS e Ciclovia Pacheco – Interbaixada Leste.

Localização: Jardim Catarina (São Gonçalo).

Macrorregião de Planejamento: Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governo de São Gonçalo.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

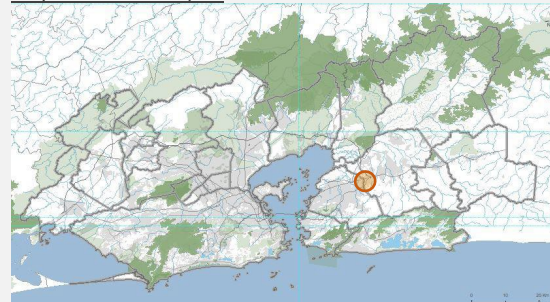
População Diret. Beneficiada: 200 mil (população das UMLs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 600 mil.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 12 milhões.

Fontes de Financiamento: Governo Estadual e governos municipais.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a reestruturação de via com prioridade ao transporte público e ativo ligando região de Pacheco à região de Alcântara, em São Gonçalo, onde está prevista a construção da Interbaixada Leste. O projeto trata do desenvolvimento urbano da região através da reestruturação de linhas de ônibus existentes na região e no desenvolvimento de aproximadamente 3,5 km de ciclovias e vias com prioridade para ônibus, de maneira a contrapor a orientação radial do atual sistema de transportes, utilizando vias existentes e salvaguardando em projeto premissas de desestímulo ao transporte individual motorizado nas regiões e o de adensamento desejado previsto no PDUI. Essa via apesar de radial, possui caráter transversal, devendo ser entendida como uma continuação natural do BRS e da Ciclovia que ligam Guaxindiba e Pacheco. Ela tem o papel de reorganizar os deslocamentos cotidianos em direção a um padrão mais sustentável, possibilita uma melhor alimentação da Linha 3 do Metrô, a ser implantada e melhora a qualidade de acesso para um conjunto de possíveis ações de desenvolvimento na região mais ao norte de São Gonçalo.

Questão a ser solucionada: São Gonçalo possui população maior que 1 milhão de habitantes, apesar disso, a ausência de equipamentos e de infraestrutura de transporte capazes de estimular os deslocamentos internos fazem do município um dos piores em termos de indicadores relacionados à dependência e ao enraizamento de viagens internas ao local. O deslocamento transversal entre as centralidades de São Gonçalo e a região norte de Niterói, Maricá e região de entorno, é dificultada, particularmente quando se busca transporte coletivo e o transporte ativo, ocorre que o sistema de mobilidade da RMRJ é organizado de forma a atender principalmente, e mesmo assim, precariamente a demanda radial de transporte de passageiros dirigida para a região do Centro do Rio de Janeiro e Niterói. Assim, novas infraestruturas que quebrem o paradigma de deslocamentos com direção radial irão fomentar o desenvolvimento local.

Atividades curto prazo: Articulação institucional; apoiar a reorganização da rede de transporte público por ônibus nas regiões próximas e nas vias selecionadas para o projeto, de forma baseada nas diretrizes de enraizamento e integração; articular obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos de ciclovias e vias segregadas para ônibus; apoiar elaboração e revisão do projeto das vias com prioridade ao transporte público; apoiar implementação do projeto das vias com prioridade ao transporte público; e constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.

Atividades médio prazo: Monitoramento e avaliação, revisão de sistemas de transporte público e ativo.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações: O custo levantando foi baseado em valores médios por quilometro de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 12	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Apoiar a implantação da Linha 3 do Metrô, Trecho 1, entre São Gonçalo e Niterói e, em uma segunda fase, o Trecho 2, entre São Gonçalo e Itaboraí.

Título da Sub-ação: -

Localização: Itaboraí, Niterói e São Gonçalo.

Macrorregião de Planejamento: Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

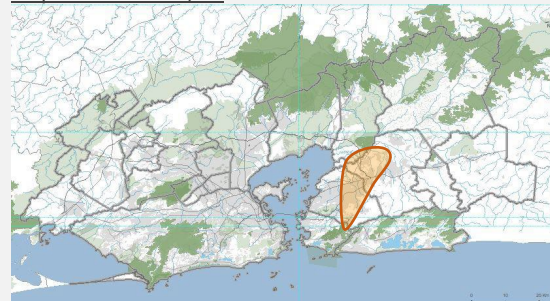
População Diret. Beneficiada: 1,1 milhão (população das UMs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 125 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 2,6 bilhões.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais, fundos internacionais (BIRD, BID, CAF) e setor privado.

Mapa de Localização:



//

Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: Apoiar a expansão da Linha 3 de metrô subterrâneo - Trecho 1 – ligando o terminal rodoviário João Goulart, nas proximidades da estação das barcas de Araribóia, em Niterói e a região de Alcântara, onde será implementada a Interbaixada Leste, em São Gonçalo e o Metrô Linha 3, maior parte subterrâneo - Trecho 2 – ligando a região da Interbaixada Leste, em São Gonçalo e o centro de Itaboraí. Este projeto significa apoiar a expansão das linhas de Metrô, mesmo em princípio radiais, para otimizar a nova rede proposta, salvaguardando em projeto premissas de desestímulo ao transporte individual nas regiões e de adensamento desejado, atendendo a demanda instalada na região de São Gonçalo, com a implantação do Metrô subterrâneo; considera a multifuncionalidade do projeto, a captação de mais valia do entorno da implantação da via e outras formas de financiamento alternativas.

Questão a ser solucionada: Somente no horário de pico da manhã, o fluxo de viagens com origem em São Gonçalo e destino em Niterói alcança quase 100 mil pessoas, desses deslocamentos cerca de 80% das viagens são pelo modo de transporte coletivo - ônibus convencional, que disputa espaço nas vias com automóveis e enfrenta engarrafamentos crônicos; segundo informações da pesquisa domiciliar realizada durante a elaboração do PDTU mais recente, o tempo médio de viagem do centro de São Gonçalo a Niterói é de 50 minutos, sendo que para o transporte coletivo é quase 25% mais demorado. As áreas para instalação de possíveis estações de metrô encontram-se parcialmente preservada.

Atividades curto prazo: Trecho 1: articulação institucional, apoio para obtenção de recursos e financiamentos para elaboração dos projetos, apoio para a elaboração e revisão dos projetos propostos e licenciamentos.

Atividades médio prazo: Trecho 1: Articulação institucional, apoio para obtenção de recursos e financiamentos para implementação; Trecho 2: articulação institucional; apoio para obtenção de recursos e financiamentos para elaboração do projeto.

Atividades longo prazo: Trecho 1: Apoio para implementação do projeto proposto, constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação. Trecho 2: Apoio para revisão do projeto, obtenção de recursos e financiamento para implementação do projeto, licenciamentos, apoio para início da implementação do projeto proposto, constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.

Observações: O custo inclui o valor de implantação do Trecho 01 da L3 E estudo de viabilidade e projetos para o Trecho 2 da L3. O custo levantado foi baseado em valores médios por quilometro de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 13	Sub-ação: a	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou extensão de eixos de mobilidade, mesmo que radiais, com prioridade para implantação e integração de transporte coletivo e ampliação da conectividade entre centralidades de uma mesma Macrorregião de Planejamento.

Título da Sub-ação: Eixo Pavuna – Nova Iguaçu.

Localização: Belford Roxo, Mesquita, Centro de Nova Iguaçu, São João de Meriti e Pavuna (Rio de Janeiro).

Macrorregião de Planejamento: Norte.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

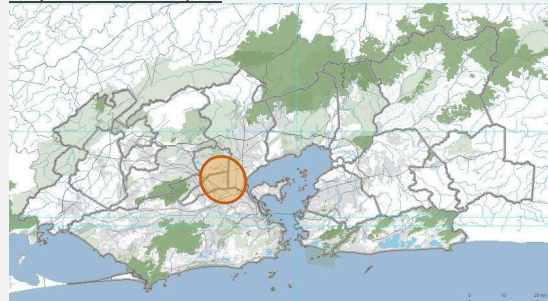
População Diret. Beneficiada: 1,1 milhão (população das UMs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 60 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 1,2 bilhão.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.

Mapa de Localização:



//

Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a criação de eixo de VLT ligando as estações de trem e metrô da Pavuna até a região de Vila Santa Teresinha de Jesus, passando por Heliópolis, em Nova Iguaçu. O projeto aproveita leito de linha ferroviária de carga para o desenvolvimento de uma linha para passageiros com extensão de pouco mais de 13 km. Mesmo com características radiais, o projeto prevê a devida prioridade para implantação de transporte público, e conectividade de centralidades de uma mesma macrozona, expandindo linha ferroviária, para otimizar a rede existente, salvaguardando em projeto premissas de desestímulo ao transporte individual. Estruturalmente se trata de uma reestruturação urbana de toda a região adjacente ao projeto conforme sinalizado pelo PDUI. Este projeto faz parte de um conjunto de alterações desenvolvidas para a Macrorregião de Planejamento Norte e se integra com outras propostas como o conjunto de ciclovias e BRS Anchieta – Centro de Duque de Caxias, Nilópolis – Vilar dos Teles e Jardim Primavera – Campo Grande (Via RJ-105) e com a Interbaixada no rio Sarapuí.

Questão a ser solucionada: A ausência de vias que possibilitem a ligação com prioridade ao transporte público entre centralidades próximas de uma mesma macrozona fomentam três fatores preocupantes. O primeiro é quanto a falta de prioridade ao transporte público nessas áreas, o que incentiva o aumento da posse de veículos privados, seja carro ou moto, tendo em vista o costume de se dar maiores facilidades para esses modos, aumentando as externalidades negativas como o maior número de emissões de gases prejudiciais à saúde e congestionamentos. O segundo fator é quanto ao incentivo a deslocamentos para regiões muito mais distantes, porém com maiores facilidades de acesso, que apesar de serem mais vantajosas, continuam sendo insustentáveis devido ao elevado tempo necessário para percorrê-las. O terceiro fator é quanto ao desestímulo de novas regiões que se deseja desenvolver. Nesse sentido muito se diz a respeito da influência do uso do solo e de outros fatores comumente relacionados à habitação no transporte, mas vale salientar que também há a influência do transporte, principalmente na forma do aumento da acessibilidade, no desenvolvimento de novas regiões. Assim, a busca por uma rede que seja otimizada em relação ao florescimento de novas centralidades selecionadas em regiões de condições mais precárias deve passar pela construção de vias com prioridade ao transporte público associadas a medidas de restrição frente ao transporte individual. Nesse sentido a construção do primeiro trecho da Pavuna, passando por São João de Meriti, até as proximidades Belford Roxo, dá mais capacidade de atendimento à parcela da demanda desses lugares, para o Rio.

Atividades curto prazo: Articulação institucional, incentivar a realização de estudo para a reorganização da rede de transporte público por ônibus, baseada nas diretrizes de enraizamento e integração, articulação visando a obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos, articulação para elaboração e revisão dos projetos propostos e licenciamentos.

Atividades médio prazo: Apoiar a implementação dos projetos propostos e constituição de parcerias.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações: (i) O prolongamento até o Arco Metropolitano, proposto pela Secretaria de Transportes, por zona rural (ou esparsamente ocupada) em Nova Iguaçu, não é recomendado, pois continua a lógica radial existente, em oposição aos objetivos maiores do Plano. (ii) O custo levantado foi baseado em valores médios por quilometro encontrados em literatura específica e em levantamentos de custos de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 13	Sub-ação: b	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou extensão de eixos de mobilidade, mesmo que radiais, com prioridade para implantação e integração de transporte coletivo e ampliação da conectividade entre centralidades de uma mesma Macrorregião de Planejamento.

Título da Sub-ação: BRT Transniterói.

Localização: Região de Pendotiba, Largo da Batalha e Fonseca (Niterói).

Macrorregião de Planejamento: Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governo de Niterói.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

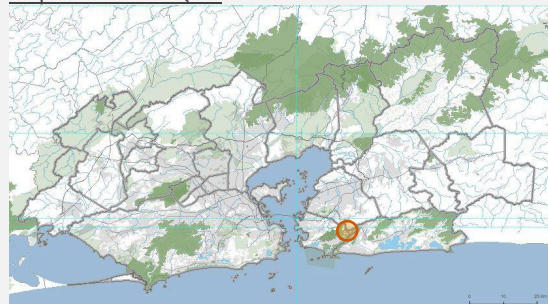
População Direta Beneficiada: 250 mil (população das UMLs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 20 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 410 milhões.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: O projeto pretende promover a implantação de eixo radial conectando os bairros de Piratininga e Fonseca, passando por áreas mais pobres de Niterói. Consiste na construção de cerca de 12 km de sistema de transporte coletivo tipo BRT, incluindo também a reorganização das linhas de ônibus da região do entorno, para otimizar a rede existente, salvaguardando em projeto premissas de desestímulo ao transporte individual. O projeto faz parte de um conjunto de transformações propostas para a Macrorregião de Planejamento Leste, e tem a função de remodelar os deslocamentos do eixo leste da metrópole, fomentando novas alternativas capazes de reduzir o número de viagens com destino ao centro de Niterói, ou que passam por ele, e melhorando o acesso das camadas mais pobres.

Questão a ser solucionada: O projeto pretende ligar Piratininga e Fonseca, duas centralidades da região, sem passar pelo centro de Niterói. Além disso, melhorar o acesso das camadas populares de bairros pouco assistidos em facilidades de transportes – o entorno do Largo da Batalha, Atalaia, Iticoca e mesmo bairros mais afastados como Sapé terão claro benefício. A ligação com a estação Charitas, além do previsível aumento de demanda, dará também às camadas populares opções de viagens mais diretas e rápidas, desde que haja serviços hidroviários a preços também populares.

Atividades curto prazo: Articulação institucional, incentivar estudo para a reorganização da rede de transporte público por ônibus, baseada nas diretrizes de enraizamento e integração, articulação visando a obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos, articulação para elaboração e revisão dos projetos propostos e licenciamentos.

Atividades médio prazo: Apoio à implementação dos projetos propostos; constituição de parcerias e implementação de programas de monitoramento e avaliação.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações: O custo levantado foi baseado em valores médios por quilometro encontrados em literatura específica e em levantamentos de custos de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 13	Sub-ação: c	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou extensão de eixos de mobilidade, mesmo que radiais, com prioridade para implantação e integração de transporte coletivo e ampliação da conectividade entre centralidades de uma mesma Macrorregião de Planejamento.

Título da Sub-ação: BRT/BRS da Ilha do Governador.

Localização: Ilha do governador (Rio de Janeiro).

Macrorregião de Planejamento: Hipercentro.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governos municipais.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

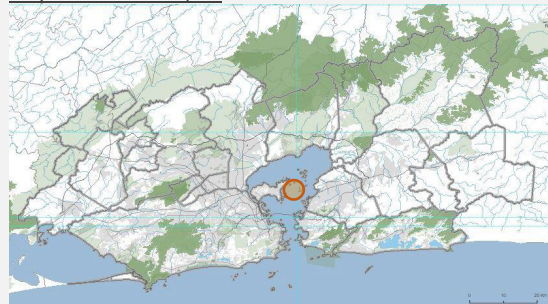
População Diret. Beneficiada: 210 mil (população das UMLs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 24 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 480 milhões.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a criação de linha de BRT com extensão de 10 km, interna à Ilha do Governador, no Rio de Janeiro. O projeto visa criar o eixo de mobilidade radial, com prioridade para o transporte público, a fim de melhor conectar a região às centralidades da região norte carioca e da baixada fluminense. O projeto também otimiza a rede existente, dirimindo a necessidade de transbordos da população mais carente da Ilha do Governador.

Questão a ser solucionada: A falta de prioridade ao transporte público na circulação interna da Ilha, dificulta a mobilidade da população residente – pouco mais de 200 mil habitantes, sendo um terço em favelas –, que atualmente é penalizada pelo transbordo obrigatório na Estação da Ilha do Fundão.

Atividades curto prazo: Articulação institucional, incentivar estudo para a reorganização da rede de transporte público por ônibus, baseada nas diretrizes de enraizamento e integração, articulação visando a obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos, articulação para elaboração e revisão dos projetos propostos e licenciamentos.

Atividades médio prazo: Apoio à implementação dos projetos propostos; constituição de parcerias e implementação de programas de monitoramento e avaliação.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações: O custo levantando foi baseado em valores médios por quilometro encontrados em literatura específica e em levantamentos de custos de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 13	Sub-ação: d	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou extensão de eixos de mobilidade, mesmo que radiais, com prioridade para implantação e integração de transporte coletivo e ampliação da conectividade entre centralidades de uma mesma Macrorregião de Planejamento.

Título da Sub-ação: Ramal Santa Cruz – Itaguaí.

Localização: Itaguaí (Região Central) e Rio de Janeiro (Zona Oeste).

Macrorregião de Planejamento: Oeste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governos municipais.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

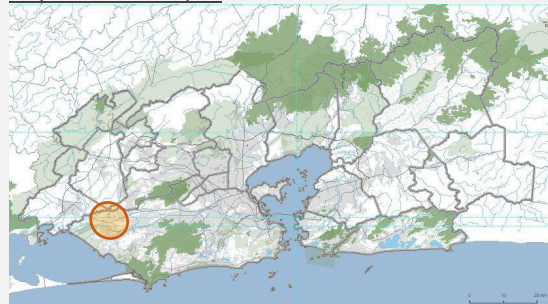
População Diret. Beneficiada: 410 mil (população das UMs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 23 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: R\$ 460 milhões.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: O projeto pretende promover a implantação de eixo radial conectando a região oeste do Rio de Janeiro e Itaguaí. Consiste no aproveitamento de leito de ferrovia existente para a construção de cerca de 11 km de sistema de vias para trens de passageiros, reestruturando a região e remodelando os deslocamentos da zona oeste carioca para a região possibilitando acesso de melhor qualidade para um conjunto de possíveis ações de desenvolvimento econômico na região do porto de Itaguaí. A área da ação corresponde a ZIM-U 6.

Questão a ser solucionada: otimizar o acesso da região de Santa Cruz para o desenvolvimento de uma relação qualificada entre a região e futuros projetos em Itaguaí, desestimulando o uso de modos individuais para esse futuro acesso necessário e desincentivando deslocamentos para regiões muito mais distantes, porém com maiores facilidades de acesso, que apesar de mais vantajosas, continuam sendo insustentáveis devido ao elevado tempo necessário para realiza-los.

Atividades curto prazo: Articulação institucional, incentivar estudo para a reorganização da rede de transporte público por ônibus, baseada nas diretrizes de enraizamento e integração; articulação visando a obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos, articulação para elaboração e revisão dos projetos propostos e licenciamentos.

Atividades médio prazo: Apoio à implementação dos projetos propostos; constituição de parcerias e implementação de programas de monitoramento e avaliação.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações: O custo levantado foi baseado em valores médios por quilometro encontrados em literatura específica e em levantamentos de custos de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 13	Sub-ação: e	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou extensão de eixos de mobilidade, mesmo que radiais, com prioridade para implantação e integração de transporte coletivo e ampliação da conectividade entre centralidades de uma mesma Macrorregião de Planejamento.

Título da Sub-ação: VLT Amaral Peixoto – Maricá.

Localização: Arsenal (São Gonçalo), Centro de Maricá e Inoã (Maricá).

Macrorregião de Planejamento: Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governos municipais.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

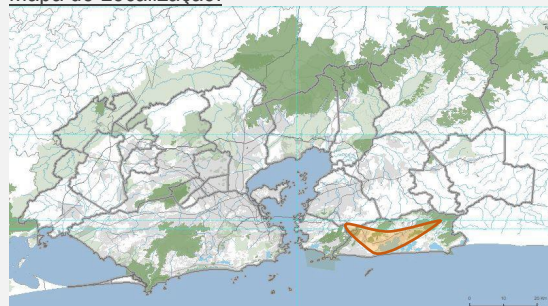
População Diret. Beneficiada: 310 mil (população das UMLs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 5 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: O projeto pretende promover a implantação de eixo radial conectando a região central de Maricá até Tribobó, em São Gonçalo. Consiste na construção de linha de VLT, de cerca de 30 km de extensão, aproveitando o traçado da RJ-106. O projeto se integra a uma rede de propostas definidas para o eixo leste da região metropolitana como os BRS e ciclovia Via Emboçu, Pacheco-Guaxindiba e Jardim Catarina e principalmente com a Interbaixada Leste, exercendo papel fundamental para os deslocamentos de Maricá, e incentivando o adensamento da região próxima a Interbaixada conforme desenvolvido no PDUI.

Questão a ser solucionada: O projeto pretende ligar duas importantes centralidades sem a obrigação da passagem por Niterói e sem sobrecarregar as vias de acesso às duas cidades. Atender às localidades ao longo do eixo, provendo alternativas à opção rodoviária, que sofre e interfere nos deslocamentos de longa distância entre a cidade do Rio e o norte do Estado. Estruturar o desenvolvimento econômico e social em seu entorno, com o auxílio de políticas de desenvolvimento local no entorno das estações. Ajudar a disciplinar o tráfego local e de longa distância no trajeto da Amaral Peixoto.

Atividades curto prazo: Articulação institucional, incentivar estudo para a reorganização da rede de transporte público por ônibus, baseada nas diretrizes de enraizamento e integração; articulação visando a obtenção de recursos e financiamentos para elaboração e implementação dos projetos, articulação para elaboração e revisão dos projetos propostos e licenciamentos.

Atividades médio prazo: Apoio à implementação dos projetos propostos; constituição de parcerias e implementação de programas de monitoramento e avaliação.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações:

Ação nº: EM 13	Sub-ação: f	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação e/ou extensão de eixos de mobilidade, mesmo que radiais, com prioridade para implantação e integração de transporte coletivo e ampliação da conectividade entre centralidades de uma mesma Macrorregião de Planejamento.

Título da Sub-ação: Articular a integração metropolitana do corredor de BRT TransBrasil.

Localização: Rio de Janeiro.

Macrorregião de Planejamento: Hipercentro.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governo do Rio de Janeiro e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

População Diret. Beneficiada: 1,3 milhão (população das UMIs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 1,2 milhão.

Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: Articular medidas que visem à integração do BRT TransBrasil ao sistema de transportes públicos metropolitanos, de modo a otimizar a rede existente, salvaguardando em projeto premissas de desestímulo ao transporte individual. Sobretudo, essa sub-ação visa incentivar dispositivos permitam deslocamentos transversais a esse eixo, seja por meio de mecanismos de integração física ou tarifária, seja, também, por meio de infraestruturas que facilitem a travessia de viagens por transporte ativo. Particular atenção deve ser dada à articulação com o BRT Transcarioca, no ponto de interseção, no sentido de conceber linhas que minimizem (ou eliminem) a necessidade de transbordo para a troca entre corredores. Adicionalmente, devem ser suprimidas linhas de ônibus que passem pela Av. Brasil e que sejam tornadas redundantes pelo BRT.

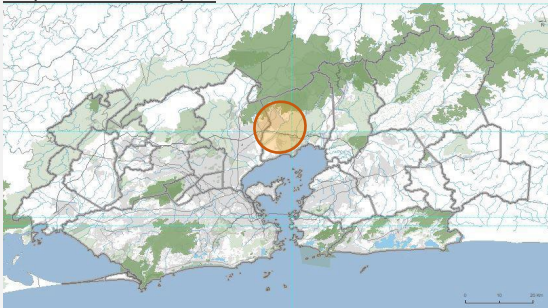
Questão a ser solucionada: Os eixos rodoviários que ligam a baixada fluminense à região central do Rio de Janeiro apresentam níveis elevados de congestão, como por exemplo a BR-040 (Rod. Washington Luiz, no trecho de Duque de Caxias), a BR-116 (Via Dutra, no trecho de Nova Iguaçu, Belford Roxo, São João Meriti e demais) e a Av. Brasil. Cerca de 55% das linhas intermunicipais na RMRJ têm lógica radial e parte delas pode ser incorporada traçado do BRT, levando em consideração políticas adequadas de integração tarifária e de integração física. Dessa forma, pode-se aliviar aqueles eixos rodoviários e dividir a integração forçada dos usuários com outros sistemas estruturantes. Além disso, uma integração deficiente com o sistema de transportes pode acabar segregando as áreas atravessadas por esse eixo de transporte, dificulta a movimentação cruzada, o que se refletiria em um importante impacto negativo para a atividade econômica do entorno.

Atividades curto prazo: Articulação institucional, incentivar a elaboração de estudos de reorganização da rede de transporte público por ônibus e de transportes ativos na região do entorno do BRT TransBrasil, baseado nas diretrizes de enraizamento e integração, com fins de evitar que o corredor do BRT fragmente e segregue os bairros atravessados e licenciamentos.

Atividades médio prazo: Apoiar a implementação dos projetos propostos, constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações:

Ação nº: EM 14		Sub-ação: a	PAP: Equilibrar a Metrópole
<u>Título da Ação:</u> Incentivar a adequação e a utilização do eixo ferroviário existente ao redor da Baía de Guanabara, fortalecendo o transporte coletivo para locais beneficiados daquela região. <u>Título da Sub-ação:</u> VLT Vila Inhomirim - via ferroviária existente.			
<u>Localização:</u> Saracuruna (Duque de Caxias) e Vila Inhomirim (Magé). <u>Macrorregião de Planejamento:</u> Norte. <u>Principais Entes Responsáveis:</u> Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana. <u>Público Alvo da Ação:</u> Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região. <u>População Diret. Beneficiada:</u> 276 mil (população das UMLs abrangidas). <u>Custo Atividades Preparatórias:</u> R\$ 5 milhões. <u>Custo Estimado Final da Ação:</u> A ser definido nas ativ. preparatórias. <u>Fontes de Financiamento:</u> Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.		<u>Mapa de Localização:</u> 	
<u>Objetivo Metropolitano:</u> 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.			
<u>Descrição da Ação/Sub-ação:</u> Incentivar a adequação da linha ferroviária para uso local através de tecnologia de veículos leves sobre trilhos na linha que dá acesso à Vila Inhomirim, em Magé, a partir de Saracuruna, no município de Duque de Caxias totalizando cerca de 14 km. Inclui a conexão com o arco ferroviário. Visa promover a utilização de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo, baseando-se na premissa de fortalecimento dos deslocamentos internos às centralidades secundárias e entre as centralidades e seus arredores, aproveitando as vias que se contraponham à orientação radial do atual sistema de transportes.			
<u>Questão a ser solucionada:</u> A modernização e adequação do nível de serviço dessa linha ferroviária avança no sentido de prover acesso regular às regiões do fundo da Baía. A conexão com o arco ferroviário permite fortalecer as conexões locais ou com as centralidades secundárias. Os dados de deslocamento mostram que quase 80% dos deslocamentos não destinados ao domicílio originados em Vila Inhomirim não saem do interior do município. No caso da sede de Magé, esse percentual de deslocamentos internos ao município chega a 60%. Com efeito, precisa-se repensar a lógica do sistema de transportes, tradicionalmente orientada a melhorar as conexões com o centro metropolitano.			
<u>Atividades curto prazo:</u> Articulação institucional; apoiar estudos de reorganização da rede de transporte público por ônibus, baseada nas diretrizes de enraizamento e integração, de modo a tornar o VLT o eixo estruturante da região, e, sobretudo, fortalecer as conexões internas ao município de Magé e dessa cidade com os municípios vizinhos; apoiar a elaboração de estudos e projetos para a modernização do segmento ferroviário e sua adequada conexão com o arco ferroviário; e licenciamentos. <u>Atividades médio prazo:</u> Apoiar a implementação dos projetos propostos, constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação. <u>Atividades longo prazo:</u> Monitoramento e avaliação.			
<u>Observações:</u> O custo levantado foi baseado em valores médios por quilometro de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.			

Ação nº: EM 14	Sub-ação: b	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a adequação e a utilização do eixo ferroviário existente ao redor da Baía de Guanabara, bem como planejar a utilização do futuro Arco Ferroviário para fins de passageiros, fortalecendo o transporte coletivo para locais beneficiados daquela região.

Título da Sub-ação: VLT Saracuruna - via ferroviária existente.

Localização: Guapimirim (sede) e Magé (sede).

Macrorregião de Planejamento: Nordeste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

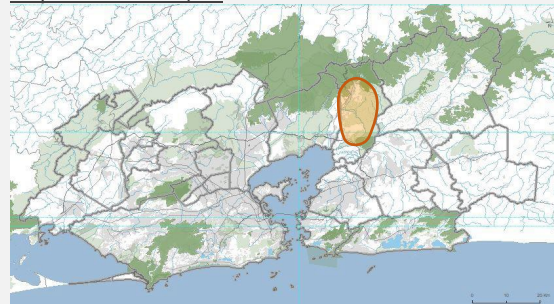
População Diret. Beneficiada: 108 mil (população das UMLs abrangidas).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 5 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 07. Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.

Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a adequação da linha ferroviária com cerca de 17 km, que acessa Guapimirim, a partir da sede de Magé, para uso da tecnologia de veículo leve sobre trilhos. Inclui a conexão desse segmento à segunda etapa do arco ferroviário, o que permite o fortalecimento das conexões locais no fundo da Baía de Guanabara, pois são facilitadas não só as viagens até Saracuruna, mas também, ao Leste metropolitano, chegando até Itaboraí, via Guapimirim. Visa promover a utilização de eixos transversais de articulação para o transporte coletivo, baseando-se na premissa de fortalecimento dos deslocamentos internos às centralidades secundárias e entre as centralidades e seus arredores, aproveitando as vias que se contraponham à orientação radial do atual sistema de transportes.

Questão a ser solucionada: A lógica tradicional do planejamento direciona os investimentos à melhoria do acesso ao centro do Rio de Janeiro. Embora essa seja uma parcela importante da demanda, que precisa ser atendida, o planejamento precisa ser repensado para desestimular esses deslocamentos e favorecer os deslocamentos locais. Os dados de deslocamento mostram que 95% das viagens não destinadas ao domicílio, originadas na sede de Guapimirim, são autocontidas ou destinadas à Magé e Duque de Caxias. Nesse sentido, a melhora dos níveis de serviço e a oferta de frequências mais regulares, aliados à conexão com o arco ferroviário, aos projetos de reorganização das linhas de ônibus e às linhas outorgadas de transporte aquaviário local podem fortalecer a sinergia e a economia da região.

Atividades curto prazo: Articulação institucional; apoiar a realização de estudos e projetos de reorganização da rede de transporte público por ônibus, baseada nas diretrizes de enraizamento e integração, com fins melhorar as conexões de Magé e Guapimirim entre si e com os municípios vizinhos; incentivar a elaboração e revisão de estudos e projetos para a modernização do segmento ferroviário em questão e para sua adequada conexão com o arco ferroviário; e licenciamentos.

Atividades médio prazo: Apoiar a implementação dos projetos propostos, constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações: O custo levantado foi baseado em valores médios por quilometro de obras similares. Para os custos das atividades preparatórias foi considerado um valor de 5% do valor geral da obra.

Ação nº: EM 15	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação de linhas de transporte público coletivo para ligação entre as centralidades urbanas a reforçar previstas no PDUI.

Título da Sub-ação: -

Localização: RMRJ.

Macrorregião de Planejamento: Hipercentro, Oeste, Norte, Nordeste e Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região

População Diret. Beneficiada: 12,4 milhões (população da RMRJ).

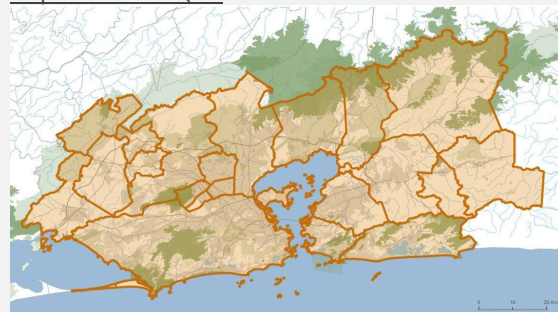
Custo Atividades Preparatórias: Incluído na ação EM 16.

Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.

Objetivo Metropolitano: 08. Otimização dos recursos em mobilidade (serviços).

Mapa de Localização:



Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a criação de linhas de transporte público coletivo por ônibus e outros modos para conexão adequada das centralidades de cada macrorregião de planejamento. Adicionalmente, devem ser criadas linhas de transporte que viabilizem a movimentação interna à essas centralidades e a articulação com suas respectivas vizinhanças. Inclui incentivos à adoção de diferentes tarifas, relativas ao alcance dos deslocamentos, a fim de estimular e facilitar as viagens locais.

Questão a ser solucionada: O transporte público é organizado de forma a atender a demanda radial de passageiros dirigida para o centro da RMRJ, mas isso é feito de forma precária, dada a excessiva superposição de linhas e a falta de cooperação entre os modos, que agem com lógica de competição. Nesse sentido, os diferentes modos de transporte coletivo têm pouca integração física e sobretudo tarifária. Além desses fatores, a rede radial dificulta os deslocamentos entre as centralidades secundárias e delas com seu entorno, causando uma hipertrofia dos tempos de viagem. Nesse cenário, se observa que entre 2003 e 2012 o número de viagens em modos individuais cresceu 3,46% ao ano, em taxa superior ao crescimento das viagens em modos coletivos, que cresceram menos de 2% ao ano, no mesmo período. Houve, também, uma queda nas viagens tanto por bicicleta quanto a pé. Portanto, são fundamentais medidas que revertam essas tendências e consolidem a divisão modal da RMRJ, para que se possa ir de encontro às diretrizes do Plano.

Atividades curto prazo: Articulação institucional; apoiar a elaboração de projetos concepção de linhas e de reorganização tarifária para conectar as centralidades de hierarquia inferior; licenciamentos; implementação; e constituição e implementação de programas de monitoramento e avaliação.

Atividades médio prazo: Estimular estudos de acompanhamento dessas linhas transversais, para verificar a conformidade dessas novas linhas com as diretrizes de enraizamento e integração.

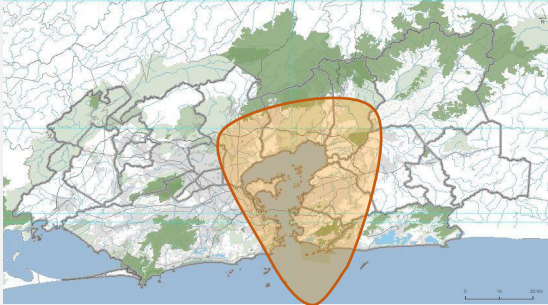
Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações:

Ação nº: EM 16	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a reorganização geral da rede transporte público de forma a aumentar sua eficiência.	
Título da Sub-ação: -	
Localização: RMRJ.	Mapa de Localização: 
Macrorregião de Planejamento: Hipercentro, Oeste, Norte, Nordeste e Leste.	
Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.	
Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.	
População Diret. Beneficiada: 12,4 milhões (população da RMRJ).	
Custo Atividades Preparatórias: R\$ 2,5 milhões.	
Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.	
Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.	
Objetivo Metropolitano: 08. Otimização dos recursos em mobilidade (serviços).	
Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a reorganização da atual rede de transporte público, de forma a aumentar sua eficiência e estimular e reorientar o desenvolvimento urbano segundo os preceitos de enraizamento, integração e articulação, equilibrando a concorrência e reduzindo a dependência. Diz respeito não só quanto a revisão da rede existente, mas também a reconsideração dos projetos propostos para a rede futura: os preceitos orientadores do Plano tornam inadequado, por exemplo, pensar na transposição da Baía de Guanabara por meio de túnel (expansão da linha 3 do metrô). Inclui, ainda, a articulação para promoção de estudo e a implantação de uma nova política tarifária, no sentido de estimular deslocamentos que vão de encontro àqueles preceitos. Isto é, uma tarifação que torne mais barato os deslocamentos locais, entre centralidades vizinhas e seu entorno, e mais caros os que se destinem a centralidades mais distantes.	
Questão a ser solucionada: Quase 50% das viagens diárias na região metropolitana do Rio de Janeiro acontecem em transportes coletivos. Apesar disso, historicamente, foi dada pouca prioridade aos usuários desses modos, o que gerou um problema crônico de mobilidade. O sistema de transporte público foi implantado com o objetivo de atender à demanda radial de passageiros com destino ao centro da cidade do Rio, o que a princípio faz sentido porque a demanda pelo centro permanece a mais significativa. Contudo, esse cenário provoca dois problemas. Primeiro, o atendimento da demanda que se dirige ao Centro Metropolitano é feito de forma precária, por causa da excessiva sobreposição de linhas e pelo fato de os modos de transporte coletivo funcionarem em uma lógica de competição, em vez de uma lógica de cooperação. Segundo, embora a análise dos fluxos de deslocamentos transversais revele um aumento expressivo das viagens entre centralidades secundárias, sobretudo na região da Baixada Fluminense, a rede de transporte liga esses lugares de forma precária, indireta. Com efeito, a população é forçada a percorrer trechos mais longos e é submetida a elevados tempos de viagem (cerca de 20% das viagens com motivo de trabalho, em transporte coletivo, atualmente levam mais de 1 hora). É necessária a implantação de políticas de integração tarifária entre os modos, que levem em conta as diretrizes de enraizamento e integração. Isto é, deve-se conceber uma lógica de rede, na qual os deslocamentos locais, mesmo que com troca de veículos, possam ter uma menor tarifa do que a de deslocamentos de longa distância.	
Atividades curto prazo: Articulação institucional; apoiar a elaboração de estudos e de projetos de reorganização da rede de transportes públicos da região metropolitana, licenciamentos, apoiar a implementação dos projetos e constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.	
Atividades médio prazo: Estimular estudos de acompanhamento da reorganização da rede de transporte público para verificar a conformidade com as diretrizes de enraizamento e integração.	
Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.	
Observações:	

Ação nº: EM 17	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Apoiar a outorga da operação de linhas de transporte aquaviário na Baía de Guanabara para atender às demandas locais e regionais, a exemplo de Duque de Caxias, Magé, São Gonçalo e Paquetá (Rio de Janeiro).	
Título da Sub-ação: -	
Localização: UMLs às margens da Baía de Guanabara, nos municípios de Duque de Caxias, Guapimirim, Magé, Niterói, Rio de Janeiro e São Gonçalo.	Mapa de Localização: 
Macrorregião de Planejamento: Hipercentro, Norte, Nordeste e Leste.	
Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governos municipais.	
Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.	
População Diret. Beneficiada: 2,2 milhões (população das UMLs abrangidas).	
Custo Atividades Preparatórias: R\$ 1,2 milhão.	
Custo Estimado Final da Ação: R\$ 1,2 milhão.	
Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e setor privado (PPP).	
Objetivo Metropolitano: 09. Reorientação do uso do transporte individual motorizado.	
Descrição da Ação/Sub-ação: Apoiar a outorga da operação de linhas de transporte aquaviário na Baía de Guanabara para atender às demandas locais e regionais, podendo a iniciativa privada manifestar seu interesse em organizar e investir no transporte aquaviário. Visa à utilização da Baía de Guanabara para o transporte que estimule os usos nas suas margens, tendo o pensamento ambiental como orientador. Inclui a conexão de conjuntos urbanos às suas margens, utilizando veículos de baixa capacidade para viagens de curtas distâncias. A possibilidade de utilização para transporte de massa deve ser examinada com muito cuidado, prudência, focando em situações especiais, face à baixa competitividade desse modo em relação aos rodoviários e sobre trilhos.	
Questão a ser solucionada: A rede de barcas faz apenas ligações mais pontuais, para a travessia da Baía de Guanabara, mas até hoje sua principal rota é a que liga os municípios do Rio de Janeiro e de Niterói. O potencial restante da Baía de Guanabara para o transporte de passageiros encontra-se inexplorado. Apesar de representantes da sociedade civil e das prefeituras municipais de municípios da Baixada Fluminense e de São Gonçalo terem se manifestado favoráveis à implantação de sistemas de transporte aquaviário, os custos para implantação e manutenção, o tempo médio de viagens, entre outros aspectos, têm inviabilizado a sua implantação. Mudanças tecnológicas e outras medidas de eficiência podem alterar esse quadro e tornar viável esse empreendimento, sobretudo como ferramenta para a melhora dos deslocamentos transversais entre centralidades secundárias e, também, para uma melhor articulação local entre os municípios do entorno da baía.	
Atividades curto prazo: Articulação institucional; apoio para obtenção de recursos e financiamentos para elaboração de estudos de concepção de linhas a serem outorgadas; apoio à elaboração e revisão dos projetos propostos, que devem ser baseados nas diretrizes de enraizamento e integração; e articular programas e parcerias para a outorga.	
Atividades médio prazo: Apoiar a constituição e a implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação da implementação dos projetos.	
Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.	
Observações:	

Ação nº: EM 18	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Articular a criação de um órgão responsável pelo transporte público na RMRJ, como parte essencial da institucionalidade da governança metropolitana.

Título da Sub-ação: -

Localização: RMRJ.

Macrorregião de Planejamento: Hipercentro, Oeste, Norte, Nordeste e Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

População Diret. Beneficiada: 12,4 milhões (população da RMRJ).

Custo Atividades Preparatórias: Custo da governança metropolitana.

Custo Estimado Final da Ação: Custo da governança metropolitana.

Fontes de Financiamento: Governo Estadual e governos municipais.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 10. Melhoria da qualidade dos deslocamentos.

Descrição da Ação/Sub-ação: Articular a criação de um órgão próprio ou parte da institucionalidade de governança metropolitana, que irá ser responsável pelo planejamento, fiscalização e gestão do transporte público na RMRJ. Inclui prover os municípios com uma estrutura mínima condizente com o porte do município, que consiga compreender os desafios da integração metropolitana, ao mesmo tempo em que gerencia os serviços de transporte e trânsito do município, aplicando os instrumentos legais cabíveis à gestão dos transportes, como, por exemplo, a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

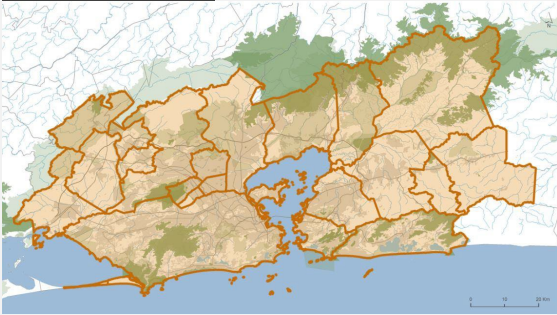
Questão a ser solucionada: Não existe um órgão metropolitano responsável pelo transporte público na escala da RMRJ, o que provoca uma falta de articulação, de integração e de sinergia entre as políticas de transporte e, também, entre as diferentes abordagens de gestão do sistema. As decisões dos diferentes poderes concedentes não raro entram em conflito. Além disso, em algumas prefeituras, sequer é possível identificar o órgão responsável pela gestão do transporte. Se os municípios da região metropolitana fazem parte de uma estrutura, mudanças em uma parte do território repercutem, em maior ou menor grau, nas demais partes. Com efeito, mesmo mudanças em nível local, como por exemplo, alteração de itinerários, do posicionamento de pontos de parada, ou de valor tarifário, podem gerar desequilíbrios na demanda e na estabilidade econômico-financeira numa escala mais ampla. Portanto, decisões que alterem as condições do sistema de transporte devem ser discutidas em escala metropolitana.

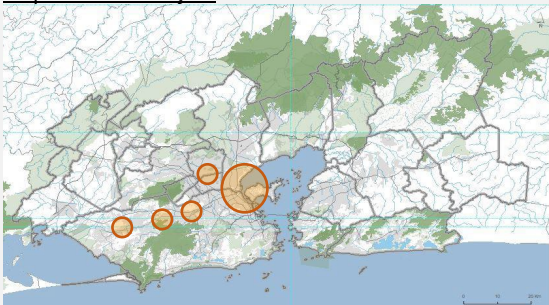
Atividades curto prazo: Articulação institucional entre os municípios metropolitanos para configuração do escopo e escala da entidade de gestão dos transportes.

Atividades médio prazo: Apoiar a constituição e a implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações:

Ação nº: EM 19		Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
Título da Ação: Promover a criação de fontes de financiamento contínuo para transportes públicos na RMRJ.			
Título da Sub-ação: -			
Localização: RMRJ.		Mapa de Localização: 	
Macrorregião de Planejamento: Hipercentro, Oeste, Norte, Nordeste e Leste.			
Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governos municipais.			
Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.			
População Diret. Beneficiada: 12,4 milhões (população da RMRJ).			
Custo Atividades Preparatórias: Custo da governança metropolitana.			
Custo Estimado Final da Ação: Custo da governança metropolitana.			
Fontes de Financiamento: Governo Estadual e governos municipais.			
Objetivo Metropolitano: 10. Melhoria da qualidade dos deslocamentos.			
Descrição da Ação/Sub-ação: Promover a criação de fontes de financiamento contínuo para serviços e infraestruturas de transporte público na RMRJ, como a tributação sobre o preço dos combustíveis de veículos automotores, comumente chamada de taxa de combustíveis, a tributação sobre o uso da via pública por veículos automotores conforme amparado legalmente na Lei 12.587/12 (política nacional de mobilidade urbana), notadamente no seu inciso III do artigo 23, e a tributação sobre a disponibilidade de via pública para o uso de veículos, que toma forma na tributação pelo direito de circular na região. É importante a criação de fontes de financiamento alternativas para obter recursos necessários para realizar os investimentos propostos.			
Questão a ser solucionada: A falta de fluxo contínuo e sustentável de recursos para financiar as ações de transporte público na RMRJ é um impedimento importante à implantação de infraestruturas de transporte coletivo, sobretudo as de média e alta capacidade. Embora a sociedade como um todo tenha benefícios, diretos ou indiretos, com o fortalecimento dos serviços de transporte coletivo, apenas seus usuários arcam com a maior parte dos custos, via pagamento de tarifa. É tecnicamente reconhecido que apenas com a arrecadação tarifária não se viabiliza o pagamento dos custos de capital e dos custos operacionais das infraestruturas de transporte. Nesse sentido, é necessário buscar novas formas de financiamento, sobretudo por meio de medidas que tributem, também, quem se beneficia indiretamente.			
Atividades curto prazo: Articulação institucional; apoiar a elaboração de planos e projetos de repactuação acerca do financiamento do investimento em transportes e da operação do sistema.			
Atividades médio prazo: Incentivar a implementação dos planos e projeto, constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.			
Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.			
Observações:			

Ação nº: EM 20		Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
Título da Ação: Incentivar a ocupação dos vazios urbanos, principalmente ao longo dos principais eixos de mobilidade, junto às estações ferroviárias com maior fluxo de passageiros, priorizando as centralidades mais populosas e a reforçar.			
Título da Sub-ação: -			
Localização: Áreas dotadas de infraestrutura ao longo dos principais eixos de mobilidade, especialmente as estações com maior fluxo de passageiros, priorizando as centralidades mais populosas e a reforçar, como Campo Grande, Bangu, Santa Cruz, Centro de São João de Meriti, Centro Duque de Caxias, Realengo, Pavuna, Irajá, Penha, Centro de Nova Iguaçu, Centro Mesquita e Vilar dos Teles.		Mapa de Localização: 	
Macrorregião de Planejamento: Oeste e Norte.			
Principais Entes Responsáveis: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.			
Público Alvo da Ação: População das centralidades mais populosas, como: Campo Grande, Bangu, Santa Cruz, Centro de São João de Meriti, Centro Duque de Caxias, Realengo, Pavuna, Irajá, Penha, Centro de Nova Iguaçu, Centro Mesquita e Vilar dos Teles.			
População Diret. Beneficiada: 7,2 milhões (população das macrorregiões selecionadas).			
Custo Atividades Preparatórias: Incluído na ação EM 01.			
Custo Estimado Final da Ação: Incluído na ação EM 01.			
Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.			
Objetivo Metropolitano: 05. Criação de novas modalidades de intervenções habitacionais no território.			
Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a promoção do levantamento de áreas e edificações urbanas obsoletas em locais estratégicos, de fácil acesso e infraestrutura, com objetivo de disponibilizar áreas para a implantação de projetos habitacionais de interesse social. Incentivar a aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade para viabilizar a disponibilização desses terrenos, por meio da revisão dos instrumentos de planejamento e gestão do uso e ocupação do solo urbano; pelo apoio à capacitação de gestores públicos e equipes técnicas. Nesse aspecto, o Ministério das Cidades possui experiências com cursos à distância (Capacidades) com foco na aplicação dos instrumentos. Desta forma, acredita-se que a Governança Metropolitana, em conjunto com as universidades, pode atuar em sinergia na formação do corpo técnico das municipalidades.			
Questão a ser solucionada: Subutilização de imóveis e terrenos centrais em processo de especulação em regiões com boas condições de acesso e infraestrutura, em conjunto com a alta demanda por unidades habitacionais de interesse social em territórios urbanos dotados de infraestrutura, com fácil acesso aos eixos de mobilidade. Percebe-se que há ausência de diretrizes comuns metropolitanas para os instrumentos de gestão urbanísticos e das políticas públicas – é necessária a redução do déficit habitacional, que totaliza 387 mil domicílios, 9,9% do total de domicílios da RMRJ (Fundação João Pinheiro, 2010).			
Atividades curto prazo: Articulação institucional, apoio à elaboração de estudos de demanda, levantamento dos terrenos, apoio à revisão de Plano Diretor e legislação urbanística e incentivo para organização de cursos de capacitação. Atividades médio prazo: Apoiar a realização de cursos de capacitação e início de implementação dos instrumentos do Estatuto da Cidade. Atividades longo prazo: Apoiar a realização de cursos de capacitação, implementação dos instrumentos do EC e monitoramento e avaliação.			
Observações:			

Ação nº: EM 21	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar a criação de programas integrados de regularização urbanística e fundiária, associados a projetos sociais, dirigidos a loteamentos irregulares/ilegais e/ou assentamentos precários com baixos indicadores sociais e urbanos, localizados em regiões da periferia da metrópole, cujas características ambientais e funcionais justifiquem essas intervenções.

Título da Sub-ação: -

Localização: Áreas precariamente urbanizadas, localizadas principalmente na periferia da RMRJ.

Macrorregião de Planejamento: Hipercentro, Oeste, Norte, Nordeste e Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: População que habita em áreas com infraestrutura precária.

População Diret. Beneficiada: 12,4 milhões (população da RMRJ).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 2,5 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 05. Criação de novas modalidades de intervenções habitacionais no território.

Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a criação de programas integrados de regularização urbanística e fundiária, associados a projetos sociais, dirigidos a loteamentos irregulares/ilegais e/ou assentamentos precários com baixos indicadores sociais e urbanos, localizados em regiões da periferia da metrópole. Apoiar os municípios para elaboração e revisão de Planos de Habitação de Interesse Social, incluindo programas de regularização de assentamentos precários.

Considera as áreas identificadas por meio de índices sintéticos que apontem, de forma mensurável e ordenada, as condições de vida da RMRJ, identificando as piores situações de pobreza e carências sociais, além de indicar condições de qualidade urbana e bem-estar das populações numa perspectiva multidimensional. Utilização desses instrumentos para a identificação e hierarquização dos territórios mais desiguais, incentivando a criação de programas integrados de regularização urbanística e fundiária de loteamentos irregulares ou ilegais e assentamentos precários com indicadores ruins. Essa análise multidimensional pode ser feita por meio de instrumentos como o Índices de Bem-Estar Urbano – IBEU (Observatório das Metrópoles), Índice de Qualidade Urbanística (elaborado no âmbito deste plano), Índice de Vulnerabilidade Social (Instituto de Economia Aplicada - IPEA), entre outros. Majoritariamente, as áreas identificadas por esses instrumentos estão localizadas em regiões periféricas, podendo ser hierarquizadas, considerando suas particularidades e as principais demandas da sociedade civil.

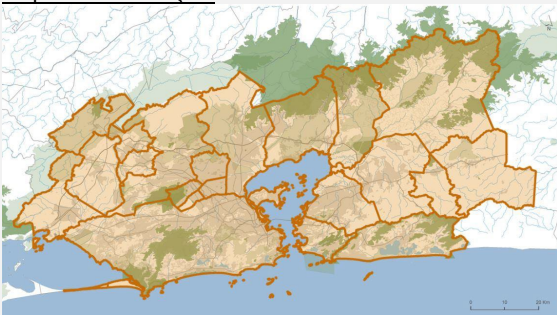
Questão a ser solucionada: Ausência de políticas sistemáticas e permanentes para o solucionar a questão da informalidade habitacional em loteamentos irregulares e ilegais e assentamentos precários, não obstante os vastos contingentes populacionais que vivem nesses assentamentos e descontinuidade de programas importantes nessa linha, no município do Rio de Janeiro, criados no passado.

Atividades curto prazo: Articulação institucional, articulação de financiamento público, apoio à elaboração e ou revisão de planos de habitação de interesse social e apoiar a elaboração de estudos, planos e projetos.

Atividades médio prazo: Articulação Institucional, apoio à implementação de programas de regularização urbanística e fundiárias articulados a programas sociais e incentivo à elaboração de planos e projetos integrados.

Atividades longo prazo: Articulação institucional e implementação de projetos. Monitoramento e avaliação.

Observações:

Ação nº: EM 22		Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
<u>Título da Ação:</u> Incentivar programas com foco em políticas públicas para o ensino fundamental em territórios com indicadores abaixo da média da RMRJ.			
<u>Título da Sub-ação:</u> -			
<u>Localização:</u> Toda a RMRJ, mas com olhar especial para as seguintes unidades metropolitanas de informação - UMI's: Ramos/Olaria, Centro de Niterói, Jardim Primavera, Centro de São João de Meriti, Alcântara, Gramacho, Centro de Duque de Caxias, Centro de Nova Iguaçu e Centro de São Gonçalo.		<u>Mapa de Localização:</u> 	
<u>Macrorregião de Planejamento:</u> Hipercentro, Oeste, Norte, Nordeste e Leste.			
<u>Principais Entes Responsáveis:</u> Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.			
<u>Público Alvo da Ação:</u> Crianças, jovens e adultos que residem em territórios mais vulneráveis, com difícil acesso à educação pública.			
<u>População Diret. Beneficiada:</u> 12,4 milhões (população da RMRJ).			
<u>Custo Atividades Preparatórias:</u> R\$ 1,2 milhão.			
<u>Custo Estimado Final da Ação:</u> A ser definido nas ativ. preparatórias.			
<u>Fontes de Financiamento:</u> Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.			
<u>Objetivo Metropolitano:</u> 18. Ampliar a qualidade de vida para o cidadão metropolitano.			
<u>Descrição da Ação/Sub-ação:</u> Incentivar a elaboração de Plano Setorial Interfederativo Metropolitano de Educação Básica, onde deve se incluir programas com foco em políticas públicas para a melhoria da qualidade do ensino fundamental em territórios de assentamentos precários, com indicadores de educação abaixo da média da RMRJ. É importante garantir a articulação da atuação dos municípios metropolitanos, bem como um padrão de qualidade, a acessibilidade e a igualdade de condições nas escolas públicas da RMRJ. Para isso entende-se que é indispensável que a governança metropolitana, em colaboração com a municipalidades, incentive a implantação de estrutura e equipamento adequados e eleve a qualidade do atendimento escolar, por meio da promoção do acesso e da permanência do educando na escola, além de garantir a conclusão da educação básica fundamental. Também como forma de promover a melhoria na qualidade do ensino, a valorização dos profissionais da rede de ensino fundamental (majoritariamente municipal) deve ser promovida por meio do estímulo à formação continuada e da melhoria das condições de trabalho.			
<u>Questão a ser solucionada:</u> Baixa qualidade do ensino de nível fundamental e elevada taxa de evasão escolar, especialmente nos municípios periféricos metropolitanos, que ocupam os níveis mais baixos dos indicadores do setor no estado do Rio de Janeiro, a exemplo do IDEB.			
<u>Atividades curto prazo:</u> Articulação institucional e apoiar a elaboração de plano setorial interfederativo metropolitano.			
<u>Atividades médio prazo:</u> Apoiar o início de implementação dos planos.			
<u>Atividades longo prazo:</u> Monitoramento e avaliação.			
<u>Observações:</u>			

Ação nº: EM 23	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Estimular a realização de programas educacionais e culturais que tenham como público alvo os jovens residentes dos territórios socialmente vulneráveis.

Título da Sub-ação: -

Localização: Toda a RMRJ, mas com olhar especial para as seguintes unidades metropolitanas de informação - UMIs: Ramos/Olaria, Centro de Niterói, Jardim Primavera, Centro de São João de Meriti, Alcântara, Gramacho, Centro de Duque de Caxias, Centro de Nova Iguaçu e Centro de São Gonçalo.

Macrorregião de Planejamento: Hipercentro, Oeste, Norte, Nordeste e Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Federal, Governo Estadual, governo municipal e governança metropolitana.

Público Alvo da Ação: Crianças e jovens que residem em territórios vulneráveis.

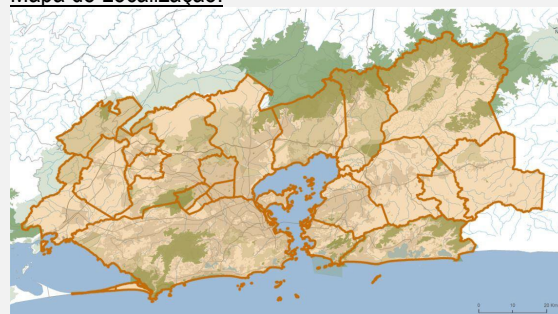
População Diret. Beneficiada: 12,4 milhões (população da RMRJ).

Custo Atividades Preparatórias: R\$ 1,2 milhão.

Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 18. Ampliar a qualidade de vida para o cidadão metropolitano.

Descrição da Ação/Sub-ação: Estimular a elaboração de Plano Setorial Interfederativo Metropolitano de Educação e Cultura para os Jovens de Comunidades da RMRJ, com participação dos jovens. O direito à educação pública e de qualidade; à segurança pública; à mobilidade urbana e circulação pela cidade; às condições de criação artística e cultural e participação efetiva na agenda política do estado do Rio de Janeiro compõem o conjunto de direitos assegurados com a instituição do Estatuto da Juventude e o Sistema Nacional de Juventude, (lei federal nº 12.852/2013). Desta forma, considera-se o estímulo à implantação de programas de suporte aos jovens moradores de territórios vulneráveis uma prioridade na agenda pública. É necessário conhecer melhor o perfil dos jovens que residem nestes territórios, como suas principais demandas e desafios, assim como o papel do Estado na defesa dos direitos da juventude. A partir desse reconhecimento, incentivar a promoção de oportunidades e atividades de sociabilidade específicas para cada território. Essa medida exige uma rede institucional com entes federativos articulados, garantindo o suporte institucional, a formação e a qualificação desses jovens.

Questão a ser solucionada: A elaboração de políticas públicas de juventude é recente no âmbito governamental, a RMRJ carece de projetos e ações que reconheçam a diversidade e assegurem a igualdade de direitos de cidadania. A insuficiência de programas que tenham como foco o jovem que vive em periferias, somada à baixa cobertura e qualidade do ensino público nesses locais, contribuem para as limitações socialmente impostas aos jovens residentes em territórios vulneráveis.

Atividades curto prazo: Articulação institucional e apoio à elaboração de Plano Setorial Interfederativo Metropolitano de Educação e Cultura para os Jovens de Comunidades da RMRJ.

Atividades médio prazo: Apoio à implementação do Plano Setorial Interfederativo Metropolitano de Educação e Cultura para os Jovens de Comunidades da RMRJ.

Atividades longo prazo: Articulação institucional e apoio à continuidade da implementação de plano metropolitano. Monitoramento e avaliação.

Observações: Entende-se que apesar das políticas para juventude não fazerem parte do escopo do PDUI, a questão social primordial na reconfiguração da RMRJ é condição necessária para o sucesso do Plano.

Ação nº: EM 24		Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
<u>Título da Ação:</u> Incentivar a criação de parques lineares fluviais nas áreas urbanas ao longo de áreas de preservação permanente, corpos hídricos e corredores de mobilidade.			
<u>Título da Sub-ação:</u> -			
<u>Localização:</u> RMRJ.		<u>Mapa de Localização:</u> 	
<u>Macrorregião de Planejamento:</u> Oeste, Norte, Nordeste e Leste.			
<u>Principais Entes Responsáveis:</u> Governos Municipais, governança metropolitana e INEA.			
<u>Público Alvo da Ação:</u> População das áreas urbanas da RMRJ.			
<u>População Diret. Beneficiada:</u> 12,3 milhões (população urbana da RMRJ).			
<u>Custo Atividades Preparatórias:</u> R\$ 2,5 milhões.			
<u>Custo Estimado Final da Ação:</u> A ser definido nas ativ. preparatórias.			
<u>Fontes de Financiamento:</u> Governo Federal, governança metropolitana, fundos internacionais, BNDES (Finem - Recuperação e Conservação de Ecossistemas e Biodiversidade) e Fecam.			
<u>Objetivo Metropolitano:</u> 12. Alcançar resiliência e sustentabilidade ambiental; 13. Garantir a integridade e a coexistência dos bens do patrimônio natural e cultural da RMRJ; e 14. Conciliar as dinâmicas pertinentes ao pleno desenvolvimento metropolitano e as condições de preservação e valorização do patrimônio natural e cultural.			
<u>Descrição da Ação/Sub-ação:</u> Parques lineares são uma solução para que as áreas urbanas contribuam para: a resiliência dos ecossistemas da metrópole, promovendo de maneira integrada a conexão da vegetação arbórea e a manutenção do habitat das espécies da fauna local; a inserção paisagística no tecido urbano; e a implantação de espaços de lazer para a população; a implantação de espaços de lazer para a população, a implantação de áreas inundáveis para auxiliar nos projetos de macrodrenagem. Incentivar a contratação de estudos para propor a implantação de parques lineares pluviais e urbanos, ao longo de vias urbanas e faixas de proteção de redes de alta voltagem, entre outros vazios urbanos passíveis de serem utilizados para parques lineares.			
<u>Questão a ser solucionada:</u> Ausência de conectividade entre áreas verdes, indisponibilidade de parques e áreas de lazer e de ambiência urbana (especialmente nas periferias da metrópole) e poluição dos rios urbanos (e consequente poluição das baías).			
<u>Atividades curto prazo:</u> Articulação Institucional, constituição de parcerias e incentivo para a contratação e elaboração de estudos.			
<u>Atividades médio prazo:</u> Identificação de fontes de financiamento e apoio à contratação, elaboração e início da implementação de projetos.			
<u>Atividades longo prazo:</u> Apoiar a implementação dos projetos e manutenção monitoramento e revisão das ações.			
<u>Observações:</u>			

Ação nº: EM 25	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Articular os poderes concedentes de serviços e infraestrutura urbana (federal, estadual e municipais), visando à adequação de investimentos e políticas públicas com os interesses e a escala metropolitana.

Título da Sub-ação: -

Localização: RMRJ.

Macrorregião de Planejamento: Hipercentro, Oeste, Norte, Nordeste e Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Estadual e governos municipais.

Público Alvo da Ação: Usuários de transporte público, individual motorizado e não motorizado da região.

População Diret. Beneficiada: 12,4 milhões (população da RMRJ).

Custo Atividades Preparatórias: Custo da governança metropolitana.

Custo Estimado Final da Ação: Custo da governança metropolitana.

Fontes de Financiamento: Governo Estadual e governos municipais.

Mapa de Localização:



Objetivo Metropolitano: 10. Melhoria da qualidade dos deslocamentos.

Descrição da Ação/Sub-ação: Articular juntos a municípios, estado e Governo Federal a criação de canais de comunicação e gestão com fins de melhorar a sinergia no âmbito da planejamento, implementação e regulação da prestação de serviços e realização de obras de infraestrutura por meio de concessionárias de serviços públicos.

Questão a ser solucionada: Ausência de cooperação e integração não se dá apenas entre as prefeituras e o estado, mas também, e em especial, nas relações com o Governo Federal que tem jurisdição sobre uma vasta gama de ativos ligados à mobilidade no ambiente metropolitano. Exemplos são a Ponte Rio-Niterói, a Rodovia Presidente Dutra, as rodovias BR 101 e BR 040, além de portos, trechos ferroviários e todos aeroportos. As múltiplas concessões da operação e exploração comercial dessas infraestruturas, por diferentes prazos e diferentes formas, também terminam por compor mais uma importante barreira ao bom funcionamento, merecendo, portanto, ação direta do governo do estado. A perda de sinergia causada por essas múltiplas e por vezes conflitantes regulações é uma perda concreta para a economia e para a sociedade da RMRJ e, por extensão, do estado do Rio de Janeiro.

Atividades curto prazo: Articulação institucional entre os diferentes poderes concedentes e as diferentes concessionárias de serviços de transporte, com fins de compatibilizar os diferentes objetivos e diretrizes de planejamento e constituição e implementação de programas e parcerias de monitoramento e avaliação.

Atividades médio prazo: Monitoramento e avaliação.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações:

Ação nº: EM 26	Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
----------------	-------------	-----------------------------

Título da Ação: Incentivar programas utilizando a estratégia de saúde da família, com o objetivo de promover a saúde através de atenção aos indivíduos como forma de prevenção, ao invés de restringir a atuação médica para situações emergenciais.

Título da Sub-ação: -

Localização: RMRJ.

Macrorregião de Planejamento: Hipercentro, Oeste, Norte, Nordeste e Leste.

Principais Entes Responsáveis: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.

Público Alvo da Ação: População de baixa renda da RMRJ.

População Diret. Beneficiada: 8 milhões (população com renda domiciliar mensal abaixo de 1 Salário Mínimo - SM).

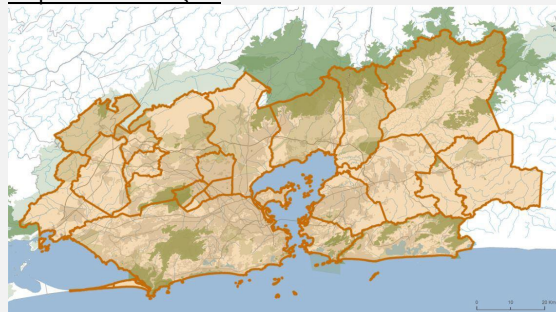
Custo Atividades Preparatórias: R\$ 2,5 milhões.

Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.

Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual e governos municipais.

Objetivo Metropolitano: 18. Ampliar a qualidade de vida para o cidadão metropolitano.

Mapa de Localização:



Descrição da Ação/Sub-ação: Incentivar a ampliação progressiva da Estratégia de Saúde da Família (conhecido também como programa saúde da família) tem como objeto de atenção a população no ambiente em que vive, permitindo uma compreensão ampliada do processo saúde/doença, ao invés de contemplar apenas o atendimento emergencial ao doente. O programa inclui ações de promoção da saúde, prevenção, recuperação, reabilitação de doenças e agravos mais frequentes. É essencial um acompanhamento contínuo dos pacientes por dois motivos principais: i. a prevenção (que inclui, por exemplo, boa alimentação e prática de esportes) melhora a qualidade de vida das pessoas e reduz o número de atendimentos nos hospitais; e ii. o acompanhamento contínuo dos pacientes permite aos médicos um tratamento mais adequado para cada situação específica. Apesar das conhecidas vantagens, o programa vem recebendo poucos recursos do SUS nos últimos anos. É importante reativar essa política para melhorar as condições de saúde e do atendimento público em toda metrópole. Assim, propõe-se a elaboração de estudos e planos voltados para a implantação da Estratégia de Saúde da Família para toda a população da metrópole, com prioridade para as famílias de baixa renda e moradores de assentamentos precários.

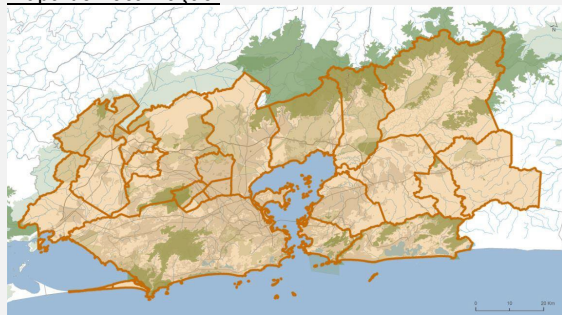
Questão a ser solucionada: Atendimento médico insuficiente na região metropolitana, sobretudo nas áreas mais pobres. É comum filas em hospitais, óbitos devido à falta de atendimento e grandes deslocamentos para realizar simples atendimentos (sobretudo em municípios como Japeri que não possuem postos de saúde para diversos problemas médicos).

Atividades curto prazo: Articulação institucional, articulação de fontes de financiamento e apoio para elaboração de estudo e planejamento visando a universalização do atendimento da Estratégia de Saúde da Família.

Atividades médio prazo: Apoio para implementação de planejamento visando a universalização do atendimento da Estratégia de Saúde da Família; apoio para articulação de fontes de recursos; e articulação institucional.

Atividades longo prazo: Monitoramento e avaliação.

Observações: No âmbito do PDUI, a abordagem dos serviços de saúde limita-se aos equipamentos. Todavia, a melhoria na eficiência do serviço é essencial para que a melhor distribuição dos equipamentos no espaço possa ter efeitos positivos.

Ação nº: EM 27		Sub-ação: -	PAP: Equilibrar a Metrópole
Título da Ação: Articular políticas de regularização urbanística e fundiária com políticas sociais (incluindo educação, saúde e segurança) em assentamentos precários e territórios socialmente vulneráveis.			
Título da Sub-ação: -			
Localização: RMRJ.		Mapa de Localização: 	
Macrorregião de Planejamento: Hipercentro, Oeste, Norte, Nordeste e Leste.			
Principais Entes Responsáveis: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.			
Público Alvo da Ação: Famílias residentes em favelas.			
População Diret. Beneficiada: Moradores em 322 mil domicílios (habitações em favelas).			
Custo Atividades Preparatórias: R\$ 2.5 milhões.			
Custo Estimado Final da Ação: A ser definido nas ativ. preparatórias.			
Fontes de Financiamento: Governo Federal, Governo Estadual, governos municipais e governança metropolitana.			
Objetivo Metropolitano: 05. Criação de novas modalidades de intervenções habitacionais no território; e 18. Ampliar a qualidade de vida para o cidadão metropolitano.			
<u>Descrição da Ação/Sub-ação:</u> Articular os órgãos e as políticas sociais, das áreas de assistência social, educação, saúde, segurança e de atenção para jovens, idosos e populações socialmente vulneráveis, com as políticas de regularização urbanística e fundiária de assentamentos precários, incluindo favelas, aglomerados subnormais, loteamentos irregulares, conjuntos habitacionais degradados, e outros territórios socialmente vulneráveis. Atualmente, é comum a presença de poderes paralelos (milícia e tráfico) em áreas vulneráveis. Sem a segurança necessária para que o estado possa realizar ações públicas para beneficiar as populações locais. Assim, objetiva-se garantir maior presença institucional do estado nas áreas carentes da Região Metropolitana. São necessárias soluções em que políticas urbanas, econômicas, de educação, de saúde e de segurança caminhem juntas, para que no longo prazo esses problemas sejam solucionados. É importante obter recursos para melhorar as condições de vida nessas áreas, mas também deve-se propor soluções para cada local, de acordo com as especificidades existentes, escutando as demandas dos moradores. A intervenção articulada de órgãos federais, estaduais e municipais possibilita um melhor resultado para a população moradora de assentamentos precários e um ganho de escala no retorno dos investimentos em termos de desenvolvimento e bem-estar social, assim como pode garantir maior institucionalidade e continuidade das ações. Nesse sentido, é necessário articular uma política de intervenção em favelas e outros territórios vulneráveis de forma integrada, alinhada ao PDUI e às demandas identificadas pelos municípios, possibilitando uma maior articulação entre as carências sociais e os investimentos públicos em infraestrutura urbana, garantindo uma construção coletiva na agenda pública, no que se referem às demandas locais. Esta ação é fundamental para a formação de Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs) Sociais.			
<u>Questão a ser solucionada:</u> Toda a RMRJ sofre com problemas de educação, saúde e segurança públicas. Esses problemas são ainda mais evidentes nas áreas mais carentes. Ainda assim, políticas urbanas e sociais não vêm sendo tratadas de maneira integrada, o que dificulta sensivelmente a resolução de problemas em áreas vulneráveis com infraestrutura precária. O enfrentamento à desigualdade é considerado um dos principais desafios da RMRJ. Nesse sentido, o envolvimento dos atores públicos, assim como o amadurecimento das demandas sociais constituem os principais aspectos para a construção conjunta das políticas públicas e diretrizes comuns.			
<u>Atividades curto prazo:</u> Articulação institucional de municípios e estado, articulação de financiamento público, apoio à elaboração e ou revisão de planos de políticas setoriais de assistência social, educação, saúde e apoio à elaboração de projetos visando uma atuação integrada das políticas sociais com os projetos de regularização urbanística e fundiária. <u>Atividades médio prazo:</u> Articulação Institucional de municípios e estado, apoio à implementação de programas sociais associados à projetos de regularização urbanística e fundiárias articulados e incentivo à elaboração de planos e projetos integrados. <u>Atividades longo prazo:</u> Articulação institucional, implementação de projetos e monitoramento.			
Observações:			