



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO
SECRETARIA MUNICIPAL DE GESTÃO INTEGRADA E PROJETOS ESPECIAIS

ELABORAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE DO
MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO/RJ

PRODUTO Nº 03 – RELATÓRIO DAS OFICINAS DE CAPACITAÇÃO TÉCNICA

EDITAL DE LICITAÇÃO CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 010/2022

CONTRATO Nº 003/SEMGIFE/PMSG/2022

GO SOLUÇÕES EM PROJETOS
(VINICIUS RIBEIRO ARQUITETURA, PLANEJAMENTO E MOBILIDADE ME)

MAIO DE 2023



ELABORAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO/RJ

PRODUTO Nº 03 - RELATÓRIO DAS OFICINAS DE CAPACITAÇÃO TÉCNICA

EDITAL DE LICITAÇÃO CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 010/2022

CONTRATO Nº 003/SEMGPE/PMSG/2022

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO

Nelson Ruas dos Santos

Prefeito Municipal

Sérgio de Oliveira Gevu

Vice-prefeito Municipal

EQUIPE TÉCNICA PREFEITURA MUNICIPAL

EQUIPE SEMGIPE

Maria Gabriela Bessa da Silva

Secretária de Gestão Integrada e Projetos Especiais

Rafaela de Santana Ribeiro

Subsecretária de Projetos Especiais

Júlia Carvalho Silva Sobreira

Subsecretária de Gestão Integrada e Inovação

Martha Fernanda da Conceição Eduardo Anselmucci de Souza

Subsecretária de Captação de Recursos e Monitoramento

Gabriela Almeida dos Santos Fernandes

Gerente de Governança e Apoio à Gestão - Equipe Social

Karina Gonçalves Nunes

Chefe de Departamento - Equipe Colab

Jefferson Tomaz de Araújo

Técnico de Apoio Especializado - Arquiteto e Urbanista

Yasmin Machado Oliveira

Diretora de Projetos

Natália Silva Araújo dos Santos

Gerente de Governança e Apoio à Gestão

Poliana de Souza Borges Franca

Técnica de Apoio Especializado/Edificações - Arquiteta e Urbanista

Thais Brito dos Santos

Diretora de Projetos

EQUIPE SEMTRAN

Fabio Ricardo Fontes Lemos

Secretário Municipal de Transporte

Luiz Felipe Matos Correia

Coordenador do Departamento de Fiscalização

Izabela Braz Bastos

Coordenadora do Departamento de Engenharia e Projetos

Marcio Luiz Teixeira de Almeida

Coordenador do Departamento de Engenharia e Projetos

Juliana Ayres

Diretora do Departamento de Táxi

Fernanda da Silva Corrêa Martins

Superintendente e Jurídico

Rafael Lobosco Lisboa

Técnico/Trânsito

Raul Pequeno Gonçalves Vieira

Fiscal de Transportes Coletivo

Antonio José de Magalhães Faria

Fiscal de Transportes Coletivo

Paula Baptista Machado de Melo

Fiscal de Transportes Táxi

Apolo Tardin Baliane

Orçamento e Licitações

Norton Jorge Elias Cavalcante

Fiscal de Transportes Táxi

Kilme Castro Carvalho

Departamento de Educação para o Trânsito

Ryan da Silva Pontes

Diretor de Divisão

Raul Gomes Severo

Analista de Engenharia de Trânsito

EQUIPE TÉCNICA DA EMPRESA CONTRATADA

Vinicius de Tomasi Ribeiro

Coordenação Geral - Arquiteto, Especialista, CAU A41292-9

Willian Alberto de Aquino Pereira

Coordenação Técnica- Engenheiro, Mestre, CREA 19786103547

Livia Fernandes Pereira Tortoriello

Gerente de Projeto - Engenheira, Mestre, CREA 2001101412

Emilio Merino

Coordenação Técnica - Arquiteto Urbanista, Doutor, CAU A29180-3

Wallace Fernandes Pereira

Engenheiro Pleno de Transportes Coletivo, CREA: 2005103509

Equipe de Apoio (Complementar)

Andre Mombach Weber

Economista, especialista Corecon RS 5727-4

Ângela Todescatto

Arquiteta e Urbanista CAU/RS A262110-0 e cientista da computação.

Caroline Arsego de Figueiredo

Arquiteta e Urbanista, Mestre, CAU/RS 68016-8

Eliara Riasyk Porto

Equipe Técnica - Engenheira Civil, Mestre, CREA RS183671

Flavio Pauletti

Administrador CRA/RS nº 046639

Lucas Tomazzoni Pinheiro

Arquiteto Urbanista, Mestre, CAU A161504-1

Angélica Ravizzoni Veronese

Arquiteta e Urbanista, CAU/RS 163740-1

Patrícia Melotto

Assistente Social, Mestra, CRESS 10ª R. nº 05369

Paola de Andrade Porto

Advogada, Doutora, OAB- RJ 139611

Rogério Selva Pinheiro

Tecnólogo em Informática



LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Membros do Núcleo Participativo	10
Quadro 2 – Membros do Comitê de Acompanhamento	12

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	8
2. CONTEÚDO	13
3. AVALIAÇÃO DO EVENTO.....	16
4. ANEXO I – APRESENTAÇÃO	18
5. ANEXO II – LISTA DE PRESENÇA	70
6. ANEXO III – FOTOS DO EVENTO.....	71
7. ANEXO IV - PESQUISA DE AVALIAÇÃO DE EVENTO DO NÚCLEO GESTOR PARTICIPATIVO.....	73

1. INTRODUÇÃO

O PlanMob é um instrumento de gestão estratégica com horizonte de 10 anos, que visa implementar uma política com uma visão de futuro e identificar, a partir de hoje, a trajetória para alcançá-la, desde os primeiros passos, incluindo uma agenda de curto e longo prazo, identificando todo o caminho para viabilizá-la. O foco do PlanMob é a mobilidade e urbanismo, e sua intenção é introduzir um processo de planejamento participativo, permanente e integrado em São Gonçalo, envolvendo todos os atores que, direta ou indiretamente, atuam nesta área.

O projeto de elaboração do Plano de Mobilidade do município de São Gonçalo possui diferentes estratégias de participação da comunidade. Ele estabelece a necessidade de consulta pública em todas as fases do processo de elaboração do plano, como forma de garantir a participação da população na definição das prioridades e na tomada de decisões. A participação da comunidade também é importante para a identificação de problemas e oportunidades de melhoria no sistema de mobilidade urbana, bem como para a avaliação dos impactos sociais e ambientais das ações propostas.

O Banco Mundial define governança como “a maneira pela qual o poder é exercido na administração dos recursos sociais e econômicos de um país, visando ao desenvolvimento e à capacidade dos governos de planejar, formular e programar políticas e cumprir funções”. Nesse caso, a governança está associada a governar, imprimir governabilidade, no sentido de dar rumo e direção às atividades de planejamento, estabelecimento de metas, programação, execução, monitoramento e redirecionamento da política de investimentos e ações normativas e regulatórias que impactam a mobilidade.

Para tanto, a governança do PlanMob exige uma estrutura e uma organização capazes de manter o curso do processo de planejamento, que abrange todo o ciclo de estudos, projetos, implantação de obras, manutenção e operação dos serviços posteriormente. Como um processo, a institucionalização da sua governança deverá ser desenvolvida de forma contínua mesmo após a conclusão da elaboração do PlanMob e da entrega de todos os seus produtos. O detalhamento em níveis táticos e operacionais, bem como o adensamento estrutural, exigem adaptações à realidade encontrada, e, por isso, deverão ser realizados na

medida em que o cumprimento de suas etapas avance.

O Núcleo Participativo (NP) foi criado com o objetivo de promover a participação da sociedade civil na elaboração e implementação do PlanMob, buscando assim uma gestão mais democrática e participativa.

Para tanto, o NP foi concebido de forma a permitir o acompanhamento não apenas deste projeto, mas de toda a sequência de ações decorrentes de sua elaboração, garantindo assim a continuidade do processo de planejamento participativo.

O NP é composto por duas comissões: a Comissão Interna (Núcleo Participativo), formada por técnicos e integrantes do Poder Executivo Municipal, e a Comissão Externa (Comitê de Acompanhamento), formada por membros da comunidade. A participação de ambos os grupos é fundamental para garantir a integração e a representatividade de todos os atores envolvidos no processo de planejamento e gestão da mobilidade urbana.

A lista completa de membros do NP pode ser visualizada nos quadros a seguir, demonstrando assim o compromisso do PlanMob com a transparência e a participação social.

Quadro 1 - Membros do Núcleo Participativo

	INSTITUIÇÃO	NOME	POSIÇÃO
INTERNO	SEMGIFE - SOCIAL	Gabriela Almeida	TITULAR
	SEMGIFE - PROJETOS	Natália Santos	TITULAR
	SEMGIFE - PROJETOS	Jefferson Tomaz	TITULAR
	SEMGIFE - COMUNICAÇÃO	Karina Nunes	TITULAR
	SEMGIFE - PROJETOS	Poliana Borges	TITULAR
	SEMGIFE - FISCAL DO CONTRATO	Thais Brito	FISCAL
	SEMGIFE - FISCAL DO CONTRATO	Yasmin Machado	FISCAL
	SECRETARIA DE TRANSPORTE	Izabela Braz	TITULAR
	SECRETARIA DE URBANISMO	Tainá Miranda Martins Ferreira	SUPLENTE
	SECRETARIA DE URBANISMO	Lucas Bragança Rocha	TITULAR
	SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE	Isabella de Sales Moraes	TITULAR
	SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE	Ursula Denecke Marinari Rodrigues	SUPLENTE
	SECRETARIA DE EDUCAÇÃO	Glaussius de Azevedo Silva	TITULAR
	SECRETARIA DE EDUCAÇÃO	Higor Magalhães dos Santos	SUPLENTE
	SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONOMICO	Ângelo Marcio Dias Valvieste de Oliveira	SUPLENTE
	SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONOMICO	Lucas Pinto da Silva	TITULAR
	SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL	Vitória Rodrigues Veras	SUPLENTE
	SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL	Hilton dos Santos Sarandy	TITULAR

Fonte: Prefeitura Municipal de São Gonçalo (2023).

Mister lembrar que o Núcleo Participativo é formado por dois tipos de membros: aqueles que fazem parte da equipe interna da organização ou instituição responsável pelo projeto e aqueles que fazem parte da equipe externa, ou seja, são representantes de outras instituições, organizações ou membros da comunidade que têm interesse ou participação no projeto.

Essa estrutura de núcleo participativo permite a inclusão de diferentes perspectivas e pontos de vista na tomada de decisões e no acompanhamento do projeto, bem como incentiva a participação ativa da comunidade e de outras instituições relevantes. Dessa forma, busca-se aumentar a efetividade e a sustentabilidade do projeto, além de fomentar uma cultura de colaboração e diálogo entre diferentes atores envolvidos.

Quadro 2 – Membros do Comitê de Acompanhamento

	INSTITUIÇÃO	NOME	POSIÇÃO
EXTERNO	UFF	Rubens Moreira Rodrigues de Carvalho	TITULAR
		Adriana Mattos de Caúla e Silva	SUPLENTE
	IPPUR	Profa Rosangela M. Luft	TITULAR
		Felipe Sacramento	SUPLENTE
	IAB	Celio Alves da Silva Junior	TITULAR
	IAB	Daniel Albuquerque de Insfrán	SUPLENTE
	RIO METRÓPOLE	Isabella Mayara Abreu da Hora	TITULAR
	RIO METRÓPOLE	Robson da Silveira Pierre	SUPLENTE
	CONSÓRCIO SÃO GONÇALO - ÔNIBUS	Márcio Barbosa	TITULAR
	CÂMARA DOS VEREADORES	Marcus Vinicius Alves de Moura	
		Piero de Matos Cabral	
		Alcedyr Maldonado	
	ASS. TAXISTAS	Delmar Pereira	TITULAR
	ASS. CICLISTAS	Rodrigo Torres Pinto	TITULAR
	ASS. TRANSPORTE ESCOLAR	João Carlos Vidal	TITULAR
	ASS. MORADORES	Cristiano Gomes Dias	TITULAR
	SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA	Douglas Susini Haddad	TITULAR
	SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA	Priscila de Castro e Silva	SUPLENTE
ASS. MOTOCICLISTAS	Edris Oliveira Vasconcellos	TITULAR	
CONSELHO MUNICIPAL PESSOA COM DEFICIÊNCIA	Ana Alice Ferreira Nunes	TITULAR	

Fonte: Prefeitura Municipal de São Gonçalo (2023).

O Núcleo Participativo é o elo de ligação entre o poder público e a comunidade, atuando como facilitador do processo de elaboração do PlanMob. Em determinados momentos, o Núcleo Participativo representa a comunidade junto à prefeitura, enquanto em outros momentos representa o poder público junto à comunidade. Adicionalmente, o município pode designar aos membros do Núcleo Participativo do plano a função de "embaixadores do plano", com o objetivo de disseminar e ajudar na sensibilização e mobilização junto à comunidade.

Dessa forma, é crucial que o Núcleo Participativo esteja preparado tanto para acompanhar a elaboração do PlanMob quanto para monitorar sua implantação.

O presente relatório tem como objetivo apresentar a efetivação da capacitação do Núcleo Participativo, conforme detalhado no Anexo I. O Anexo II contém a lista dos participantes do evento e o Anexo III traz algumas fotos do treinamento.

2. CONTEÚDO

A proposta de capacitação foi apresentada e validada na aprovação dos Produtos 1 e 2 do Contrato nº 003/SEMGIFE/PMSG/2022, referentes ao Plano de Trabalho e Plano de Comunicação, respectivamente.

Durante a execução dos produtos, identificou-se a necessidade de adequação do cronograma e de suas respectivas ações, especificamente nas tarefas IV e V do Plano de Comunicação. Os ajustes realizados visaram a garantir o cumprimento do plano, com redução no número de módulos de capacitação.

A capacitação foi realizada em um encontro presencial no dia 28 de abril de 2023, das 9:00 horas às 16:30 horas no auditório da Secretaria Municipal de Saúde, Av. São Gonçalo, 100 - G2 Shopping São Gonçalo, loja 201 B - Boa Vista, São Gonçalo – RJ. Foi ministrada pelo Coordenador Técnico Willian Aquino, que apresentou o conteúdo, promovendo o debate entre os participantes e indicando referências bibliográficas sobre o assunto. Os alunos, assim, foram estimulados pelo professor, especialista no tema tratado, a aprofundarem o conhecimento e melhor aproveitarem do desenvolvimento do Plano.

A agenda do dia compreendeu a seguinte estrutura:

Módulo 1

9h as 10:30h

Intervalo – 15 minutos

Módulo 2

10:45h as 12:15h

Intervalo – 1 hora

Módulo 3

13:15h as 14:45h

Intervalo – 15 minutos

Módulo 4

15h as 16:30h

Assim, o conteúdo programático de cada módulo (atividade) a ser estudado e sua respectiva carga horária foram os seguintes:

Módulo 1 - Política Nacional de Mobilidade Urbana e Contexto Regional de Articulação Urbana.

Este módulo teve como objetivos principais fornecer conceitos que contribuam para:

- Entendimento do que é Mobilidade Urbana e suas relações com o Desenvolvimento Urbano;
- Apresentar as diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Conceituar os serviços de Transporte Público e os direitos dos usuários;
- Apresentar noções de políticas tarifárias;
- Descrever as competências da União, Estados e Municípios na gestão dos sistemas de mobilidade;
- Apresentar os conceitos envolvidos na preparação de Planos de Mobilidade;
- Apresentar conceitos de forma urbana e sua influência na mobilidade;
- Apresentar princípios de sustentabilidade urbana, com ênfase na relação entre uso do solo e mobilidade;
- Descrever o cenário de dependência entre os municípios da Região Metropolitana e como eles se articulam;

- Apresentar a prática da sustentabilidade urbana no mundo e no Brasil através da realização de projetos urbanos, como os bairros sustentáveis e outras iniciativas.

Módulo 2 - Espaço Urbano, Sistemas de Circulação e Segurança Viária:

Este módulo teve como objetivos principais:

- Apresentar conceitos de mobilidade e acessibilidade em suas escalas territoriais, com os respectivos indicadores associados;
- Caracterizar a mobilidade sustentável e seus principais atributos;
- Apresentar os princípios de integração entre transportes e uso do solo e as modalidades mais sustentáveis, como as não motorizadas e as de transporte público;
- Descrever os sistemas de circulação, incluindo pedestres, bicicletas, automóveis, transporte coletivo e cargas, em suas escalas de acessibilidade;
- Discutir o problema da segurança viária, dados, fatores socioeconômicos ligados aos acidentes;
- Apresentar as políticas, metodologias e boas práticas para a redução de acidentes.

Módulo 3 - Custos Ambientais e Socioeconômicos dos Deslocamentos:

Este módulo teve como principais objetivos:

- Apresentar os custos dos transportes no cenário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;
- Discutir os impactos dos congestionamentos e tempos perdidos;
- Avaliar os custos sociais envolvidos;
- Avaliar os efeitos sobre a saúde e consequências do estresse.

Módulo 4 - Integração Física, Operacional e Tarifária:

Este módulo, por sua enorme importância conceitual, teve como objetivos principais:

- Explicar o que é integração e como é importante para a mobilidade;
- Descrever o papel dos municípios em uma rede multimodal integrada;
- Apresentar exemplos de sucesso e insucesso na integração;

- Descrever a importância da implantação e manutenção da integração e sua absorção pela população.

Se buscará apresentar aos participantes os conceitos e metodologias capazes de possibilitar um amplo entendimento a respeito dos principais temas relativos à mobilidade municipal e metropolitana.

Os materiais didáticos e comprobatórios utilizados foram fornecidos aos participantes em formato digital.

3. AVALIAÇÃO DO EVENTO

A avaliação do evento teve o objetivo de recolher feedback dos participantes para avaliar diferentes aspectos, identificar pontos fortes e áreas de melhoria, compreender a percepção dos participantes e fazer ajustes para eventos futuros. Ajuda a garantir a satisfação dos participantes e contribui para o sucesso do evento. Os aspectos avaliados foram:

- a. Divulgação: Avaliação da divulgação do evento.
- b. Local: Avaliação do local do evento (auditório da secretaria de saúde).
- c. Horário: Avaliação do horário do evento realizado.
- d. Duração do evento: Avaliação do tempo de duração do evento e do dia da semana.
- e. Participação: Avaliação sobre como a participação dos presentes contribui para o processo de elaboração do Plano.
- f. Conteúdo: Avaliação sobre se o conteúdo apresentado atendeu às expectativas.
- g. Dinâmica: Avaliação sobre se a dinâmica apresentada atendeu às expectativas.
- h. Integração: Avaliação sobre como o membro do Núcleo Gestor Participativo se sente integrado e informado sobre as ações em andamento.
- i. Comentários ou Sugestões Finais: Espaço para deixar comentários adicionais ou sugestões finais para a organização.

E por fim, a oportunidade de comentar um dos temas mencionados.

Em análise, no geral o evento obteve uma excelente avaliação, com 91% dos participantes muito satisfeitos ou satisfeitos com o evento e o local. Aproximadamente 80% consideraram o horário adequado, e 91% ficaram muito satisfeitos ou satisfeitos com a

duração do evento. Em relação à participação, conteúdo e dinâmica, cerca de 91% dos participantes ficaram satisfeitos ou muito satisfeitos com a capacitação. Em termos de integração dos membros com o plano, as respostas foram mais variadas: aproximadamente 55% se sentem totalmente integrados, 9% parcialmente, cerca de 18% reconhecem que não estão sendo informados e não se sentem integrados, 9% sugerem uma explicação dos objetivos de cada membro e 9% afirmam não receber nenhum tipo de comunicação.

Dois comentários finais dos participantes devem ser considerados, embora minoritários. Um deles sugere que os assuntos apresentados deveriam ser mais diretos, enquanto o outro destaca que durante a capacitação os integrantes do núcleo não pareciam compreender como aplicar aquele conhecimento na prática, bem como as dinâmicas e a frequência da participação do núcleo ainda não estão claros.

No entanto, com apresentações mais frequentes dos produtos e reuniões regulares entre a empresa, a comissão técnica do município e o núcleo participativo, é provável que as dúvidas e as incompreensões sobre o papel do núcleo e o conteúdo técnico diminuam consideravelmente.

4. ANEXO I – APRESENTAÇÃO

GO MOB PLAN
SOLUÇÕES EM PROJETOS

VINICIUS RIBEIRO
ARQUITETO E URBANISTA

ELABORAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



Plan Mob

SÃO GONÇALO

SECRETARIA DE GESTÃO INTEGRADA E PROJETOS ESPECIAIS
SECRETARIA DE TRANSPORTES

SÃO GONÇALO
PRÉF. TEREZINHA

TRABALHO EM PRIMEIRO LUGAR

PLANO ESTRATÉGICO
NOVOS RUMOS

1

Curso de Capacitação da elaboração do Plano de Mobilidade "Humana" Sustentável do município.

28 de abril de 2023

SECRETARIA DE GESTÃO INTEGRADA E PROJETOS ESPECIAIS
SECRETARIA DE TRANSPORTES

SÃO GONÇALO
PRÉF. TEREZINHA

TRABALHO EM PRIMEIRO LUGAR

PLANO ESTRATÉGICO
NOVOS RUMOS

2

Resumo

- **Módulo 1 - Slide 2 - 37**
- **Módulo 2 - Slide 38 - 77**
- **Módulo 3 - Slide 78 - 91**
- **Módulo 4 - Slide 92 - 103**



3

Módulo 1

Política Nacional de Mobilidade Urbana e Contexto Regional de Articulação Urbana.



4

Conteúdo do Módulo 1

Este módulo terá como objetivos principais fornecer conceitos que contribuam para:

- Entendimento do que é Mobilidade Urbana e suas relações com o Desenvolvimento Urbano;
- Apresentar as diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Conceituar os serviços de Transporte Público e os direitos dos usuários;
- Apresentar noções de políticas tarifárias;
- Descrever as competências da União, Estados e Municípios na gestão dos sistemas de mobilidade;
- Apresentar os conceitos envolvidos na preparação de Planos de Mobilidade;
- Apresentar conceitos de forma urbana e sua influência na mobilidade;
- Apresentar princípios de sustentabilidade urbana, com ênfase na relação entre uso do solo e mobilidade;
- Descrever o cenário de dependência entre os municípios da Região Metropolitana e como eles se articulam;
- Apresentar a prática da sustentabilidade urbana no mundo e no Brasil através da realização de projetos urbanos, como os bairros sustentáveis e outras iniciativas.

5

**Transporte não é um fim em si mesmo, mas
uma forma das pessoas atingirem seus
interesses econômicos e sociais.**

6

Contexto mobilidade X mudança cultural

Há pensamentos semelhantes hoje em dia que precisamos estimulá-los a mudar?



7

Transporte individual motorizado

- Congestionamentos;
- Problemas ambientais;
- Acidentes, muitas vezes fatais;
- Grandes ocupações dos espaços públicos, entre vias e estacionamentos;
- Diminuição da qualidade de vida nas cidades.



8

Esses problemas acontecem apenas no Brasil?

Jacarta - Indonésia



Fonte: Ministry of Urban Development da Índia

Nova Déli - Índia



Fonte: Ministry of Urban Development da Índia



9

Demanda por sistemas de transporte é maior que a capacidade de planejamento e investimento em infraestrutura



Investimento em transporte é míope e nada sustentável



10

Quanto mais espaço criamos para os carros ...

- Mais a cidade se espraia
- Mais motivos para usar o carro
- Menos investimentos no transporte coletivo
- E mais espaço e infraestrutura precisamos criar para os carros

DEMANDA INDUZIDA

11

Como as pessoas vão se deslocar diariamente?
Como lidar com os efeitos colaterais do modelo atual?



AVOID

Evitar o deslocamento

SHIFT

Mudar para modos mais eficientes

IMPROVE

Aprimorar a eficiência energética

12

Transporte espelhando a desigualdade de classes



Fonte: PDTU 2003

13

10 Princípios para o Planejamento da Mobilidade Sustentável

1. Diminuir a necessidade de viagens motorizadas.
2. Repensar o desenho urbano, planejando o sistema viário como suporte da política de mobilidade.
3. Repensar a circulação de veículos, priorizando os meios não motorizados e de transporte coletivo.
4. Desenvolver o uso desses veículos não motorizados, integrando-os à malha de transporte coletivo.
5. Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres.

Guia GPS - Gestão Pública Sustentável - www.cidadessustentaveis.org.br/gps - Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

14

10 Princípios para o Planejamento da Mobilidade Sustentável

6. Reduzir os impactos ambientais do transporte urbano que gere poluições sonora, atmosférica e de resíduos.
7. Propiciar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de movimentos.
8. Priorizar o transporte público coletivo.
9. Promover a integração da rede pública de transporte, considerando a demanda e as características da cidade.
10. Estruturar a gestão local, com o fortalecimento do papel regulador dos órgãos gestores do trânsito.

Guia GPS - Gestão Pública Sustentável - www.cidadessustentaveis.org.br/gps - Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

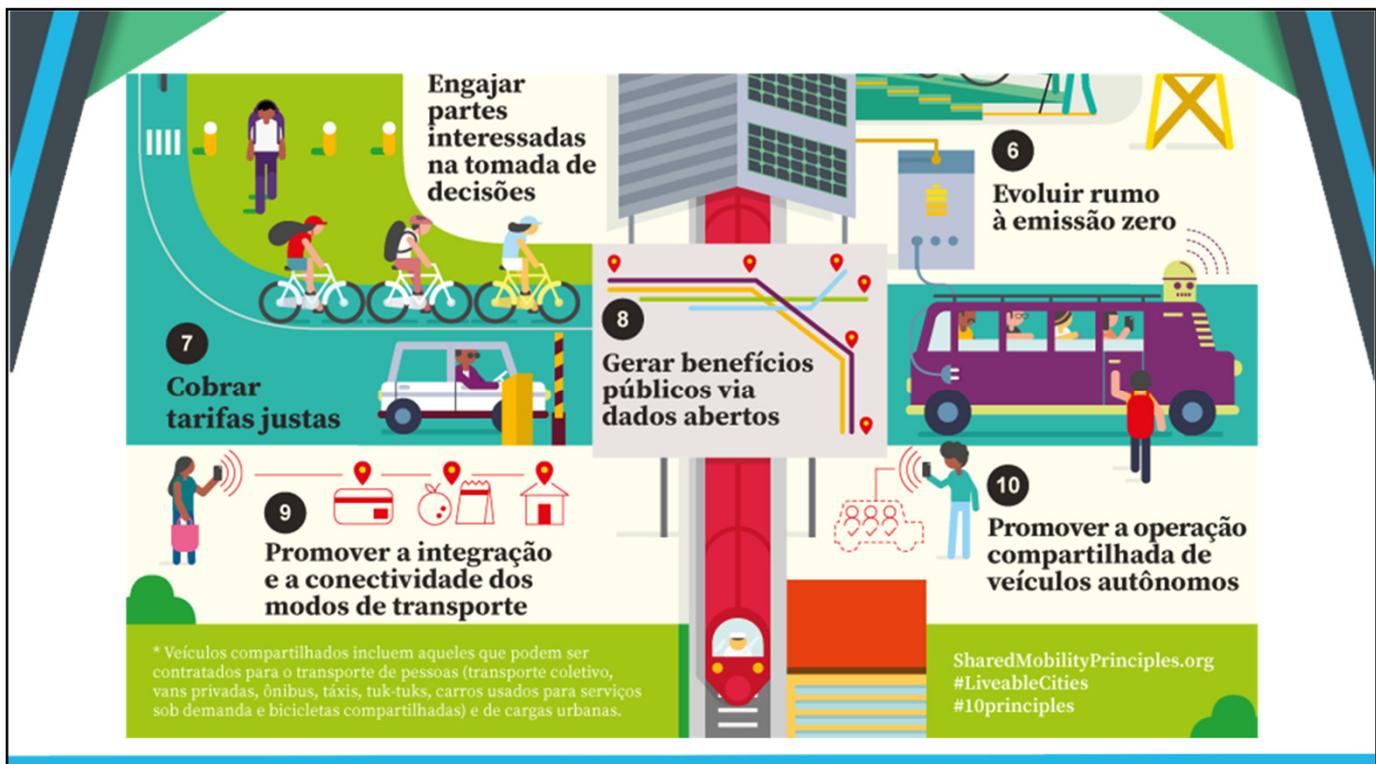
15



16



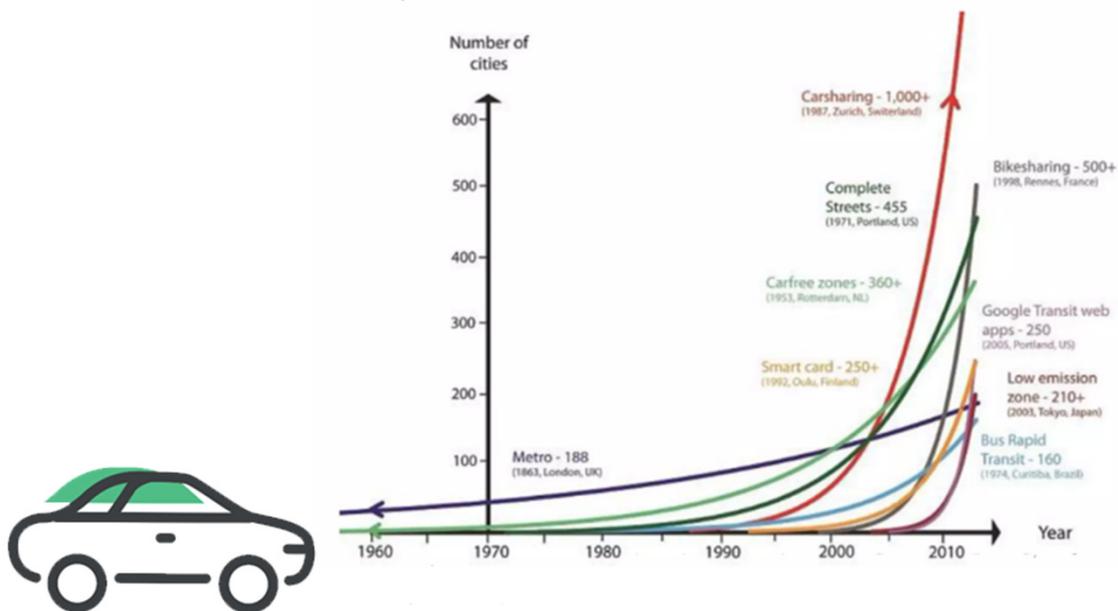
17



18

SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT ADOPTION

Source: Embarq 2014



19

“Não há um número imutável de usuários de transporte público e de motoristas de carros em uma cidade.

Estes números variam de acordo com a velocidade e a conveniência nos modos de transporte ofertados”

Jane Jacobs



20

Antes e depois em Nova Iorque



Antes e depois no Rio de Janeiro



Antes e depois em Antuérpia, Bélgica



Antes e depois em Breda, Holanda





23



24

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/12)

1. Integração com a política de desenvolvimento urbano;
2. Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
3. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
4. Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
5. Usuário participa da Gestão Democrática;
6. Obrigatoriedade de elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes em 3 anos.

25

Planos de Mobilidade Urbana

Plano de Mobilidade Urbana deve abordar:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens.

26

Planos de Mobilidade Urbana

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Cidades que não têm sistema de transporte coletivo devem focar o não motorizado.

Prazo de elaboração: 3 anos (até abril de 2023)

Elaboração será condição para cidades acessarem recursos do Governo Federal.

27

Conteúdo Obrigatório Planos de Mobilidade Urbana

TEMAS	Até 60 MIL	60 A 100 MIL	100 A 250 MIL	250 A 500 MIL	+ DE 500 MIL
Integração da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano	X	X	X	X	X
Classificação, Hierarquização do sistema viário e organização da circulação	X	X	X	X	X
Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé	X	X	X	X	X
Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	X	X	X	X	X
Priorização do transporte coletivo e implantação de sistemas integrados		X	X	X	X
Política tarifária e redução do custo do transporte coletivo urbano			X	X	X
Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado				X	X
Promoção da acessibilidade universal	X	X	X	X	X
Circulação viária em condições seguras e humanizadas	X	X	X	X	X
Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	X	X	X	X	X
Transporte de carga				X	X
Estruturação institucional	X	X	X	X	X

Plano de Mobilidade Urbana- Ministério das Cidades – pag 225

28

Planejamento e visão de futuro

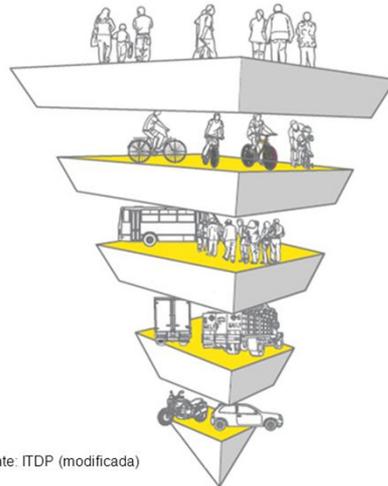
Planejar a mobilidade urbana sustentável é planejar o futuro da cidade colocando as **pessoas no centro das atenções**



Nova York – Estados Unidos



Hierarquia da Legislação Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/12)



1. Pedestres
2. Ciclistas
3. Transporte público coletivo
4. Transporte de carga
5. Automóveis particulares



Fonte: ITDP (modificada)

Direito dos usuários - Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/12)

- ✓ receber o serviço adequado;
- ✓ participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- ✓ ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;
- ✓ ser informado nos pontos de embarque e desembarque, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modos.



4ª Conferência Nacional das Cidades



Toledo, PR

31

Direito dos usuários - informação



Mapa Linhas de Transporte Público – Tallinn, Estônia



SIM – Sistema de Informação Metropolitano - Goiânia, GO



Informação em abrigo de ônibus – São Paulo, SP

32

Atribuição entre Entes Federativos

Atribuições dos Entes Federativos

UNIÃO	ESTADOS	MUNICÍPIOS
<p>Assistência técnica e financeira aos Estados, DF e municípios;</p> <p>Capacitação e desenvolvimento das instituições nos Estados, DF e municípios;</p> <p>Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;</p> <p>Fomentar projetos de grande e média capacidade, nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas.</p> <p>Apoiar ações coordenadas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas.</p>	<p>Prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano;</p> <p>Propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da PNMU;</p> <p>Garantir a integração dos serviços nas áreas que ultrapassam os limites de um Município.</p>	<p>Planejar, executar e avaliar a Política de Mobilidade Urbana;</p> <p>Promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;</p> <p>Capacitar pessoas e desenvolver instituições;</p> <p>Prestar os serviços essenciais de transporte público coletivo urbano.</p>



Fonte: Ministério das Cidades

33

Atribuição entre Entes Federativos e a Busca da Gestão Participativa

	Administração Pública	Nova Gestão Pública	Gestão Participativa
Relação cidadão-Estado	Obediência	Credenciamento	Empoderamento
Responsabilidade da administração superior	Políticos	Clientes	Cidadãos, atores
Princípios orientadores	Cumprimento de leis e regras	Eficiência e resultados	Responsabilidade, transparência e participação
Critério para sucesso	Objetivos quantitativos	Objetivos qualitativos	Processo
Atributo chave	Imparcialidade	Profissionalismo	Participação



(UN, World Public Sector Report 2005, p. 7)

Guia GPS - Gestão Pública Sustentável - www.cidadessustentaveis.org.br/gps - pag

41

34

Que cidade queremos?



Viver a Cidade



Como seriam as cidades se as pessoas fossem as prioridades?



37

Módulo 2

Espaço Urbano, Sistemas de Circulação e Segurança Viária



38

Módulo 2 - Espaço Urbano, Sistemas de Circulação e Segurança Viária:

Este módulo terá como objetivos principais:

- Apresentar conceitos de mobilidade e acessibilidade em suas escalas territoriais, com os respectivos indicadores associados;
- Caracterizar a mobilidade sustentável e seus principais atributos;
- Apresentar os princípios de integração entre transportes e uso do solo e as modalidades mais sustentáveis, como as não motorizadas e as de transporte público;
- Descrever os sistemas de circulação, incluindo pedestres, bicicletas, automóveis, transporte coletivo e cargas, em suas escalas de acessibilidade;
- Discutir o problema da segurança viária, dados, fatores socioeconômicos ligados aos acidentes;
- Apresentar as políticas, metodologias e boas práticas para a redução de acidentes.

39

Acessibilidade



03 DIRETRIZ ACESSIBILIDADE PARA PCDs E RESTRIÇÃO

MODELOS ACESSÍVEIS: Calçadas

MODELOS ACESSÍVEIS: Calçadas

Alinhamento predial como linha guia
Espaçamento mínimo: 0,80m
Piso tátil alerta em todo o limite da rampa

Alinhamento predial como linha guia
Espaçamento mínimo: 0,80m
Piso tátil alerta a 50cm do fim da rampa

DIMENSIONAMENTO DAS CALÇADAS

ETAPA 3: Concepção, Diretrizes e Propostas Preliminares
Plano de Mobilidade Urbana de São Gabriel - RS
Responsável Técnico: Vinícius de Tomasi Ribeiro
Setembro/2019



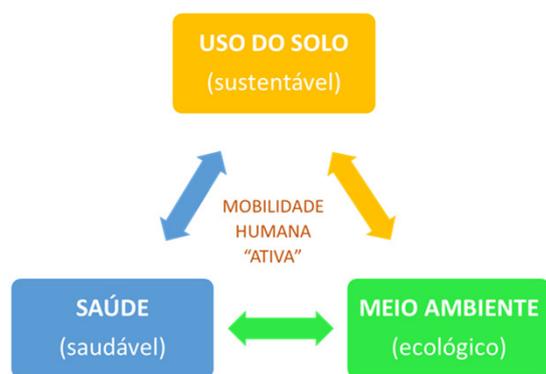
40

Sugestão de indicadores de Acessibilidade

- i) Indicadores do tipo atributos de rede:
 - a. Conectividade de nó nas interligações do sistema de transporte: Indica se dois pontos estão conectados fisicamente por um sistema de transporte. Nesse sentido, a acessibilidade a destinos de uma zona é medida pelo número de zonas que estão conectadas a essa zona pelo sistema de transporte;
 - b. Acessibilidade temporal: Considera os períodos em que não há disponibilidade do sistema de transporte, ou seja, as horas e/ou dias em que certas linhas do transporte coletivo não funcionam;
 - c. Separação espacial: Acessibilidade a destinos é medida utilizando-se indicadores de separação espacial, tais como a distância entre zonas e/ou o tempo médio da viagem entre zonas ou outro mais complexo.
- ii) Indicadores do tipo quantidade de viagens: Consideram o custo da viagem e a probabilidade das viagens ocorrerem;
- iii) Indicadores do tipo oferta do sistema de transporte: Utilizam como parâmetros o número de linhas que servem a zona de estudo, a frequência do sistema e a área dessa zona;
- iv) Indicadores que usam dados agregados que combinam aspectos de transporte e uso do solo;
- v) Indicadores que usam dados desagregados que combinam aspectos de transporte e uso do solo.

41

Principais Recomendações para respeitar os princípios de integração entre transportes e uso do solo (GO Soluções em Projetos + ONU)



Fonte: GO Soluções em Projetos + ONU - POR UMA ESTRATÉGIA DE CIDADE SUSTENTÁVEL



Imagem Livro da ONU - POR UMA ESTRATÉGIA DE CIDADE SUSTENTÁVEL



42



Recomendações

1. Integração

Planos de **Mobilidade Urbana Sustentável**
Planos Diretores Urbanos
 Política municipal de **Saúde**
Meio Ambiente

2. Implementar Desenvolvimento Orientado para o Transporte Sustentável (DOTS)

Análise de legislação urbana no entorno de corredores de transporte: pontos positivos e oportunidades de melhoria segundo os princípios de DOTS

Área de Especial Interesse Urbanístico Transcarioca (AEIU)
 Rio de Janeiro / PL Nº 106/2015



Misturar
 Diversificar usos.
 Estimular empreendimentos de uso misto e diversidade de níveis de renda por meio da redução ou isenção de outorga onerosa por 10 a 15%, fortalecendo os centros de comércio e serviços existentes.



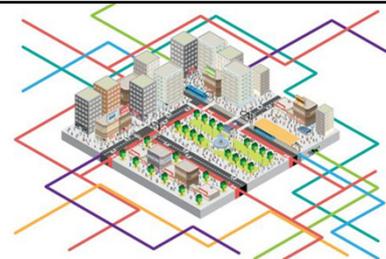
Pedalar
 Incentivar o uso de bicicletas nos edifícios.
 Exigir a implantação de bicicletários em empreendimentos residenciais, e cicloconexões públicas nos centros comerciais e de serviços de grande porte por 10%.



Caminhar
 Melhorar a segurança e o conforto para o pedestre.
 A AEIU prevê a autorização obrigatória por 20 metros para todos os pontos por 10%, estimula a criação de áreas de circulação pública não computadas na Área Total Edificada (ATE) por 10% no 1º e define a implantação de áreas de convivência no Largo do Otaviano e no Largo do Vaz Lobo como ações prioritárias por 10% a 20%.



Pedalar
 Área de circulação.
 Embora o incentivo a novas rotas cicloviárias esteja dentro as diretrizes da AEIU por 10 a 20%, não há ênfase no seu planejamento ou implementação nas ações prioritárias por 10% a 20%.



Compactar
 Uma cidade mais compacta, as atividades se realizam em locais mais próximos entre si e sua ligação consome menos tempo e energia. Quando todos os edifícios são aplicados de forma integrada, cria-se uma cidade compacta.



Densificar
 Intensificar o uso do solo verticalmente permite às cidades absorverem o crescimento urbano de forma mais compacta. A maior densidade permite uma combinação mais eficiente das atividades, melhoria e aumento da capacidade dos serviços de transporte.



Transportar
 O transporte público conecta a cidade às partes mais distantes de uma cidade. É um corredor de transporte de massa que a densificação deve acompanhar. O transporte de massa eficiente das atividades, melhoria e aumento da capacidade dos serviços de transporte.



Conectar
 Uma cidade conectada de uma rede viária de ruas, ruas de pedestres e ciclovias, além do transporte público de massa. A criação de locais urbanos e permeáveis promove uma variedade de opções de mobilidade que tornam mais rápida e fácil a conexão de um ponto a outro.



Misturar
 Uma cidade conectada se torna mais viva e animada quando há uma mistura de atividades ao longo das ruas e ruas. O uso diversificado do solo resulta em viagens mais curtas e torna os trajetos mais vibrantes.



Usar a bicicleta
 Assim como a diversificação do uso do solo, o uso da bicicleta que mistura energia às ruas e oferece à população um modo de transporte conveniente de se deslocar a maior distância. As ciclovias aumentam o acesso da população a uma área mais, além de aumentar a cobertura do transporte de massa.



Promover mudanças
 Quando se coloca em prática os princípios ativos, é preciso não usar seus atributos, mas sim a eficiência. Também são necessárias políticas de controle de estacionamento e de tráfego para reduzir o uso de veículos particulares.



Andar a pé
 Quando todos os princípios funcionam em conjunto, não os pedestres que sentem os resultados de forma mais contundente. Suas vibrações e movimentos, desde a população se situa segura, são um componente fundamental das cidades bem sucedidas do século 21.



3. Investimento em outros modais de transporte e mobilidade

Políticas	Estudo	Redução Estimada
BRT	Kahn et al .	25%
Carro de marketing	Wright e Egan	22%
Tráfego Calming and Speed Limited	VTPI	10%
Taxa de congestionamento	Santos, Behrendt e Teytelboym Leap	29% a 34%
Car sharing	VTPI	5%
Instalações aprimoradas para andar de bicicleta e caminhar	VTPI	2%
Teletrabalho	VTPI	4%



45

Módulo 2

4. Padrão de Densidade associando a relação empregos/residentes

Entre **0.5 e 0.7** para cada distrito de comutação

Espaço: **15 km² (1500ha)**

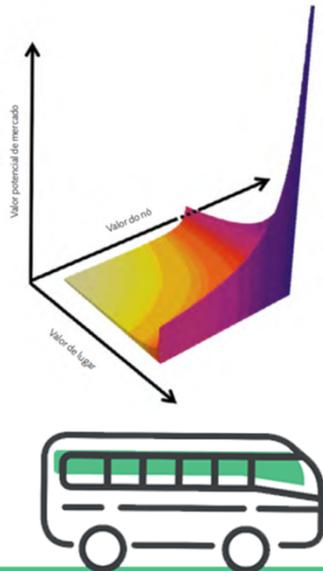
Fonte: UN-Habitat



46

5. Planejamento a longo prazo da mobilidade ativa nos 3 V's

Sincronização dos Valores de nós + local + potencial de mercado



47

6. Concepção de alguns Padrões Urbanos

Acessibilidade aos serviços públicos básicos;

Ruas e espaços públicos adequados;

Árvores;



48

6. Concepção de alguns Padrões Urbanos

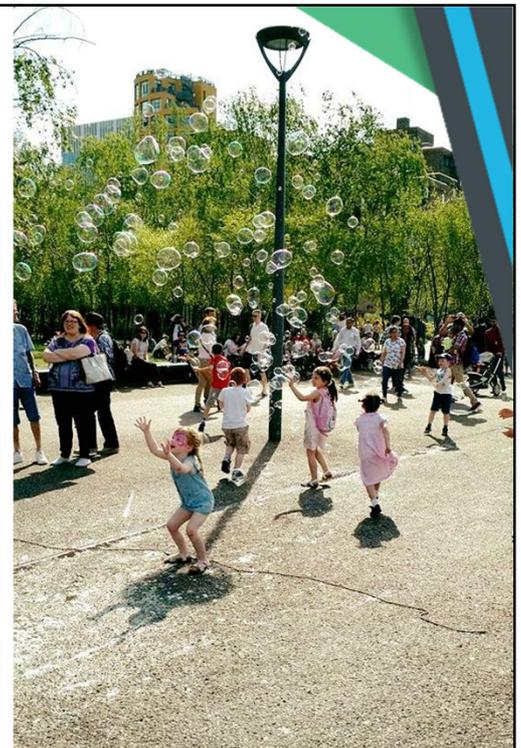
**Padrões de quarteirões,
interseções e distâncias;**

**Relação dos índices
urbanísticos com o uso do
solo.**



49

7. Foco total no pedestre



50

Outras considerações relevantes

51

A mobilidade X acidentes e mortes no trânsito

As únicas fontes são o Ministério da Saúde (31.307 óbitos em 2018 e 204.000 feridos hospitalizados em 2015) e o Seguro DPVAT (em 2019, 40.721 indenizações por morte e 235.456 por invalidez).



Fonte: Ministério da Saúde, Jornal Estadão, <http://vias-seguras.com> (2020)

52

A mobilidade X acidentes e mortes no trânsito

Componentes elementares de custo segundo a gravidade do acidente

ASSOCIADOS ÀS PESSOAS	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Ilesos	<ul style="list-style-type: none"> • Pré-hospitalares • Hospitalares • Pós-hospitalares • Perda de produção • Remoção 		
Feridos leves			
Feridos graves			
Mortos			

ASSOCIADOS AOS VEÍCULOS	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Automóveis	<ul style="list-style-type: none"> • Remoção/pátio • Danos materiais • Perda de carga 		
Motocicletas			
Caminhões			
Ônibus, etc.			

INSTITUCIONAIS E DANOS PATRIMONIAIS	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
	<ul style="list-style-type: none"> • Atendimento • Danos patrimoniais 		

53

A mobilidade X acidentes e mortes no trânsito

Os acidentes de trânsito no Brasil matam cerca de 45 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves.

Custos dos acidentes de trânsito no Brasil - 2014 (Em R\$)

Acidentes nas rodovias federais	R\$ 12.821.342.495
Acidentes nas rodovias estaduais e municipais	R\$ 30.339.507.108
Acidentes nas aglomerações urbanas	R\$ 12.948.676.257



54

Sistemas de circulação - como Incentivar o transporte ativo?

1. Alteração da Lei de Parcelamento do Solo / Código de Posturas Municipal/ Plano Diretor/ Código do Pedestre / Código Tributário;
2. Hierarquia "PEDRESTRIÁRIA";
3. Nova visão dos FISCAIS de Trânsito que devem ser Segurança de Pedestre;
4. Instituir o Espaço público semi-privativo;
5. MOBILIDADE é assunto de ESCOLA;
6. Novos projetos em locais específicos e estratégicos.

55



Praça Mauá – Rio de Janeiro

Tóquio - Japão

Módulo 2

**Sistemas de circulação -
Infraestrutura para pedestres**

**Calçadas
Iluminação
Travessias
Áreas verdes**

56

Características do Pedestre

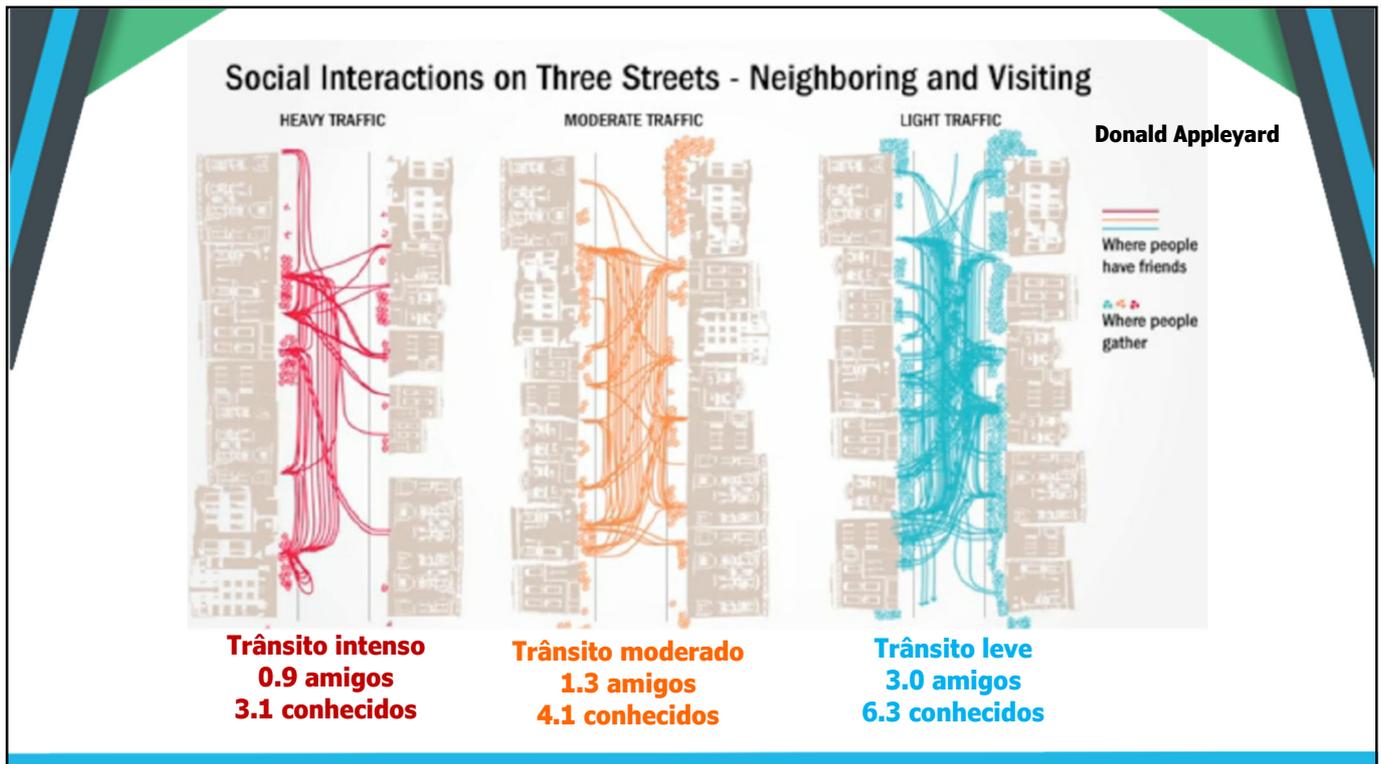
1. Mobilidade Universal, sem exclusão social;
2. Consumo energético ZERO;
3. Contaminação ZERO;
4. Melhora o condicionamento FÍSICO dos cidadãos e diminui os gastos do Estado

57

Características da promoção ao Pedestre

1. TODOS somos pedestres;
2. No espaço público, o pedestre é PROTAGONISTA;
3. Os pedestres se movem BEM, o comércio vai BEM e a criminalidade diminui;
4. PRIORIDADE absoluta nas interseções veiculares;
5. Acessibilidade;
6. Espaço público estar/transportar?
7. Controle de velocidade;
8. Itinerários bem iluminados e arborizados;
9. LARGURAS SUFICIENTES para caminhar e se possível padronizada;
10. Responsabilidade privada na área pública.

58



59

Infraestrutura para bicicletas

- **Infraestrutura:** Ciclovias, ciclofaixas, bicicletários;
- **Serviços:** Bicicletas públicas;
- **Sinalização.**



Rio de Janeiro - RJ



Brasília - DF

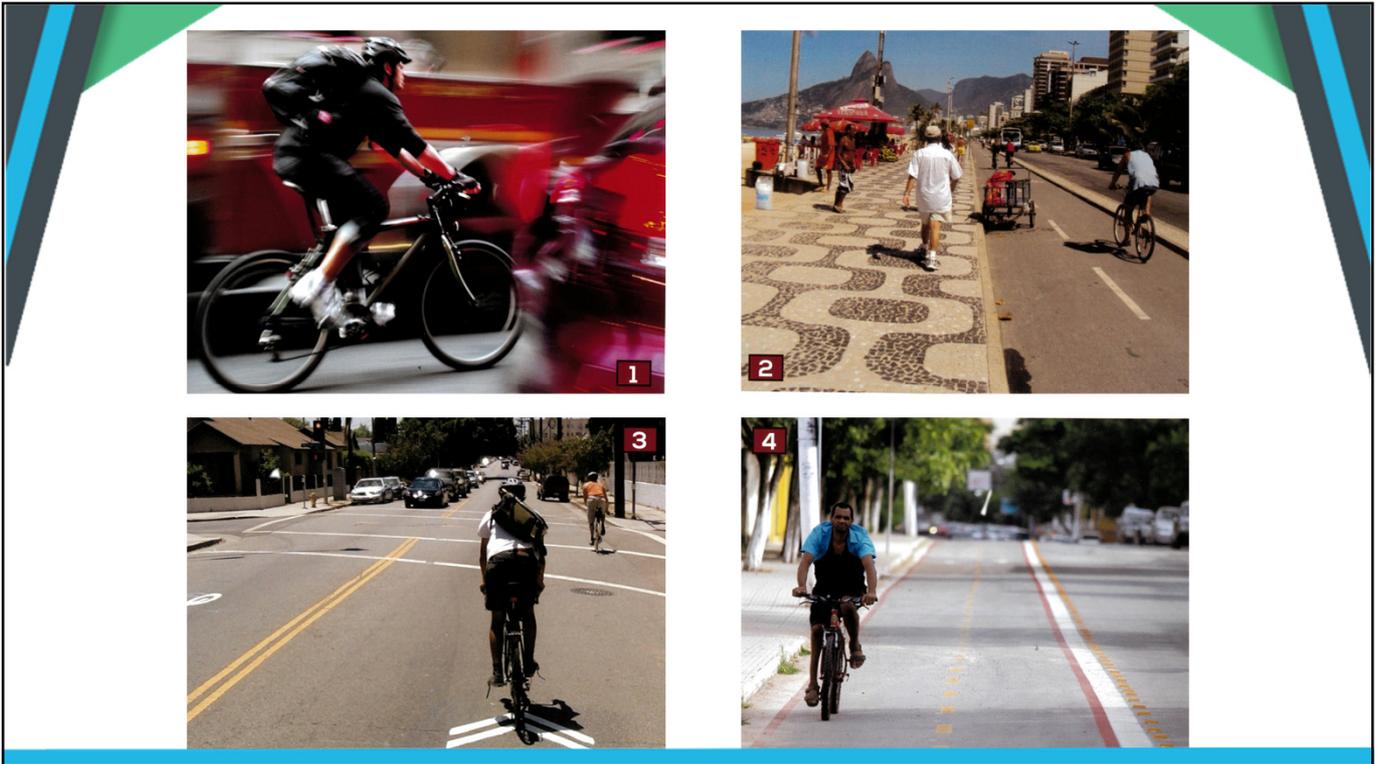


Brasília - DF

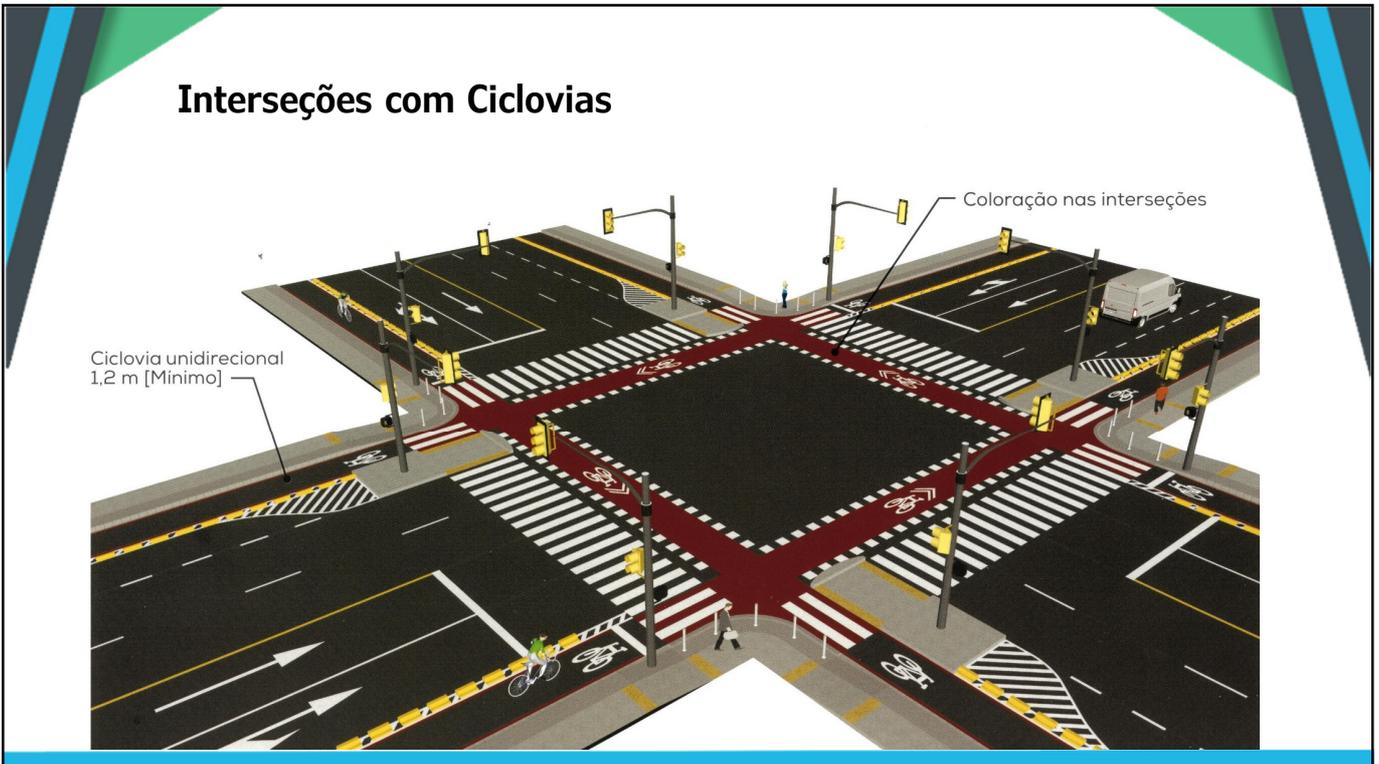


São Paulo - SP

60



61



62

Sistemas de circulação – Instrumentos de Gestão



63

Sistemas de circulação – Instrumentos de Gestão

- **Restrição e controle de acesso de veículos motorizados;**



Calçadão - São Paulo, SP



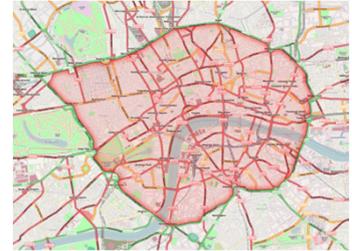
Zona de pedestres – Aalborg, Dinamarca



64

Sistemas de circulação – Instrumentos de Gestão

- **Pedágio Urbano, com aplicação exclusiva da receita em infraestrutura urbana de transporte público coletivo, não motorizados e financiamento do subsídio público da tarifa;**



Pedágio urbano – Estocolmo, Suécia



Pedágio Urbano – Londres, Inglaterra

Apoio crescente da população de Estocolmo de: 73 % contra para: 67 % a favor

65

Restrição do uso do automóvel

Tabela 9: Motivações e aspectos ambientais nas experiências internacionais de restrição ao tráfego selecionadas

	Principal motivação	Benefícios ambientais	Importância da questão ambiental
Rodízio de Atenas	Ambiental	Sim	Motivação e marketing
Rodízio da Cidade do México	Ambiental	Sim	Motivação e marketing
Rodízio de Santiago	Ambiental	Sim	Motivação e marketing
Rodízio de Bogotá	Congestionamentos	Sim	Não atribuível
Pedágio de Singapura	Congestionamentos	Sim	Não atribuível
Pedágio de Londres	Congestionamentos	Sim	Marketing
Pedágios Noruegueses	Financiamento	Não atribuível	Não atribuível
Pedágio de Estocolmo	Ambiental e congestionamentos	Sim	Motivação e marketing



Fonte: Instituto de Energia e Meio Ambiente

66

Sistemas de circulação – Instrumentos de Gestão

- **Política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento;**



Área para carga e descarga – Ghent, Bélgica



Estacionamento Rotativo Pago – Zona Azul

67

Sistemas de circulação – Instrumentos de Gestão

- **Estipulação de padrões, monitoramento e controle de emissão de poluentes, podendo haver controle de acesso de veículos motorizados;**



Controle da qualidade do ar – Salvador, BA



Zona de baixa emissão – Londres, Inglaterra



Controle emissão de poluentes – Chapadinha, MA

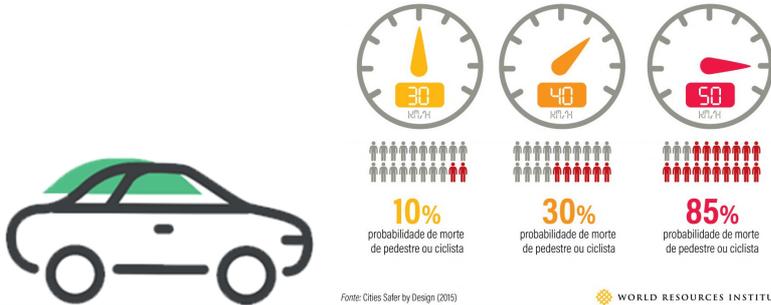


68

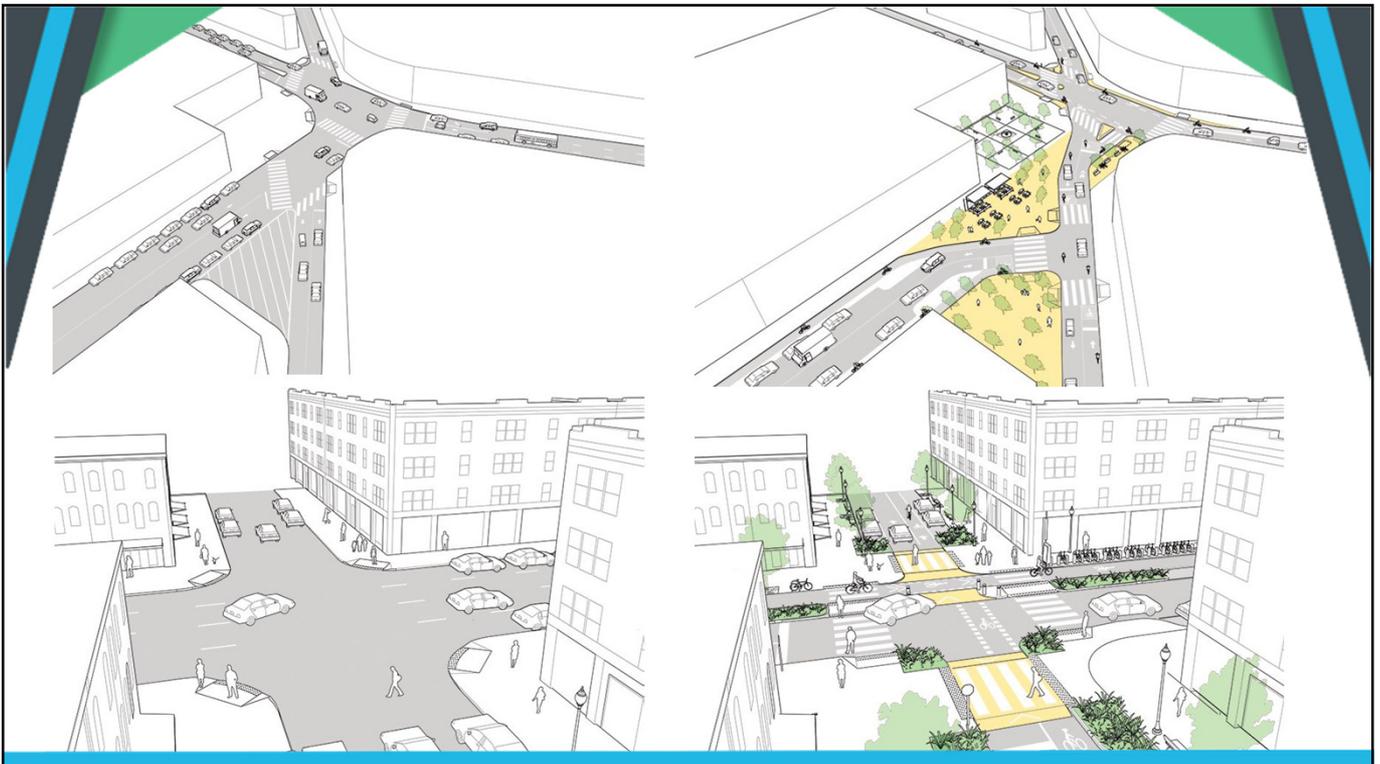
Segurança, Controle e diminuição da velocidade - Abordagem e exemplos

Estas vias restringem a circulação viária com velocidade máxima de 20 e 30km/h para veículos, priorizando quem anda a pé, de bicicleta ou quem tem mobilidade reduzida, principalmente os idosos através da paginação dos pisos e sinalização horizontal e vertical. Além de ser uma proposta de segurança viária para vias com alto fluxo peatonal, esse tipo de iniciativa oferece oportunidades para práticas de lazer, cultura, artes e entretenimento no espaço público.

Velocidades mais altas aumentam a chance de morte de pedestres e ciclistas em acidentes



Fonte: GO Soluções em Projetos (2023)





71



72

PROJECT FACTS
Address: Købmagergade, 1150 Copenhagen, Denmark. Completion: 2013. Area: 12,000 m². Paving: granite in five gray shades. Street furniture: by KBPEU. Context: shopping street and three squares in city center.

17



AGERGÅDE SHOPPING STREET

19



1 | Site plan
2 | Kultorget Square, fountain

PROJECT FACTS
Address: Königstraße, 70373 Stuttgart, Germany. Completion: 2011. Length: 1,200 m. Area: 40,000 m². Estimated visitors: 100,000-150,000 per day. Paving: Flossenbürger granite, shell limestone bands. Landscaping: plane trees. Street furniture: integrated seating, play and water elements. Context: shopping street in city center.

29 REMODEL

Behnisch Architekten



1 | Link road transformed into pedestrian area
2 | Bird's-eye view

Redesign of Königstraße
Stuttgart

In the 1970s Behnisch & Partner transformed the Königstraße into a pedestrian zone, together with the neighboring Schlossplatz, this forms the central element of the public space in the heart of the city. After 30 years the area was in need of renovation and modernization work, which was carried out in several phases between 2005 and 2011. The entire length of the Königstraße has been paved with a unified surface of Flossenbürger granite paving stones. Towards the center bands of light colored shell limestone can be easily differentiated from the granite. In the second to last building phase the link road at the south end of the Königstraße was transformed into a pedestrian area. This is intended as an attractive address for retailers and is now better integrated into the inner city.

JECT FACTS
Address: Cabot Circus, Bristol BS1 3BX, England. **Completion:** 2008. **Architects:** Chapman Taylor, Alec French Architects, Stanton Williams. **Artist roof of Cabot Circus:** Nayoum Karkarini. **Area:** 33,000 m².
Estimated visitors: 53,000 per day. **Paving:** Welsh penmaen stone and York stone with granite trims. **Landscaping:** more than 140 new fastigiate oak, ash and plane trees. **Street furniture:** Voss Street Furniture. **Context:** shopping street in city center.



1 | Philadelphia Street, pedestrian area sitting on Hiers and Cabot Circus
 2 | New square, inverted Chalcote seating house
 3 | Landscape master plan

RETHINK Topotek 1



1 | Red Square, overview
 2 | Bird's-eye view, from Black Market
 3 | Red Square

Superkilen

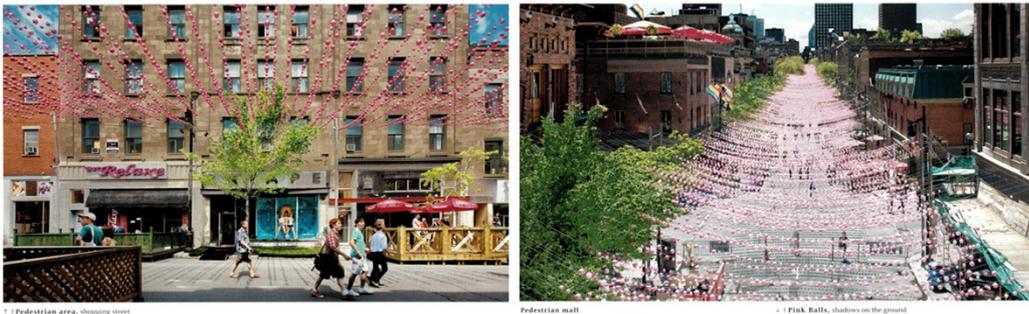
Copenhagen

Superkilen is a heterogeneous site-collage in a dense, centrally located neighborhood in Copenhagen. The strongly international quarter with a mix of different cultures has been revitalized using open space as a physical framework. The concept aims at enhancing the diverse characters of its protagonists and within the site. The design reinterprets an essential motif from garden history: in the garden, the translocation of an ideal, the reproduction of another place, of a far off landscape, is a common theme through time. The furnishings are developed from an international catalogue of urban design elements. In many months of workshops and conversations with residents and local associations the creativity and fantasy of the quarter has been mobilized. Civic participation has been developed as a motor for the design principle.

75

RETHINK Claude Cormier et Associés

JECT FACTS
Address: Sainte-Catherine Street East, Montreal H2S 2H1, Canada. **Completion:** 2011. **Planning partners:** Société de développement commercial du village / Aires Libres. **Length:** 1,000 m. **Area:** 8,400 m². **Paving:** asphalt. **Landscaping:** existing street trees. **Street furniture:** existing street furniture. **Context:** pedestrian mall during summertime, installation.



1 | Pedestrian area, shopping street
 2 | Site plan, suspended pink ribbon

1 | Pink Balls, shadows on the ground

Pink Balls

Montreal

Pink Balls is a one-kilometer-long ribbon-like installation of 370,000 resin balls suspended over Sainte-Catherine Street East, in Montreal's 90^e village. It is part of the pedestrian transformation of the street into a pedestrian mall over the summer. The plastic balls, in three different sizes and five shades of pink, are strung together with wire, crisscrossing the street and stretching through tree branches at varying heights. The installation has been deployed in nine sections, each section displaying its own pattern. By integrating the community into the project, Pink Balls has increased the appeal among both local visitors and tourists, becoming a catalyst for economic and social development in a neighborhood that has otherwise been gripped by serious social and economic problems.




76

Módulo 3

Custos Ambientais e Socioeconômicos dos Deslocamentos



77

Módulo 3 - Custos Ambientais e Socioeconômicos dos Deslocamentos:

Este módulo terá como principais objetivos:

- Apresentar os custos dos transportes no cenário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;
- Discutir os impactos dos congestionamentos e tempos perdidos;
- Avaliar os custos sociais envolvidos;
- Avaliar os efeitos sobre a saúde e consequências do estresse.

78

GESTÃO DA MOBILIDADE para cidades inclusivas

Priorizar pessoas ao invés de carros torna as ruas mais calmas, limpas e seguras para todos

ITDP

Realocação de espaço viário para as pessoas

BAIXA CAPACIDADE NECESSÁRIA

Estratégia: Pedestrianização, Transit Malls, Ruas completas

Redesenho das vias com mais espaço dedicado a pedestres, ciclistas e transporte público.

Modos sustentáveis se tornam mais rápidos, seguros e mais convenientes do que dirigir.

Reformas de estacionamento

MÉDIA CAPACIDADE NECESSÁRIA

Estratégia: Tarificação em via baseada na demanda, Limites máximos de vagas em vias, Tarificação de estacionamento comercial

Tarifar estacionamento em vias públicas e reduzir a oferta de vagas fora das vias.

A tarifação de estacionamentos reflete o seu custo real e é menos atrativo quando comparado com a mobilidade a pé, por bicicleta e por transporte público.

Receitas cobrem custos operacionais e financiam melhorias no transporte sustentável.

Definição de zonas com restrição de veículos

ALTA CAPACIDADE NECESSÁRIA

Estratégia: Zonas de baixa emissão, Precificação de congestionamento, Zonas de tráfego limitado

Restringir acesso ou precificar a entrada em determinadas zonas.

Precificação reduz a quantidade de carros ao refletir o custo real de seu uso.

Receitas cobrem custos operacionais e financiam melhorias no transporte sustentável.

Saiba mais em itdpbrasil.org

Como se deslocam as pessoas nas cidades com melhor mobilidade do mundo?

De acordo com o Deloitte City Mobility Index, as cinco cidades do mundo com melhor mobilidade são Singapura (Singapura), Berlim (Alemanha), Londres (Inglaterra), Helsinque (Finlândia) e Tóquio (Japão).

IBERDROLA

Cidade	Transporte público	Carro privado	Caminhando	Bicicleta	Outros
SINGAPURA	44%	29%	22%	1%	4%
BERLIM	22%	30%	31%	13%	4%
LONDRES	49%	26%	20%	5%	0%
HELSINQUE	30%	39%	21%	8%	2%
TÓQUIO	19%	45%	19%	16%	1%

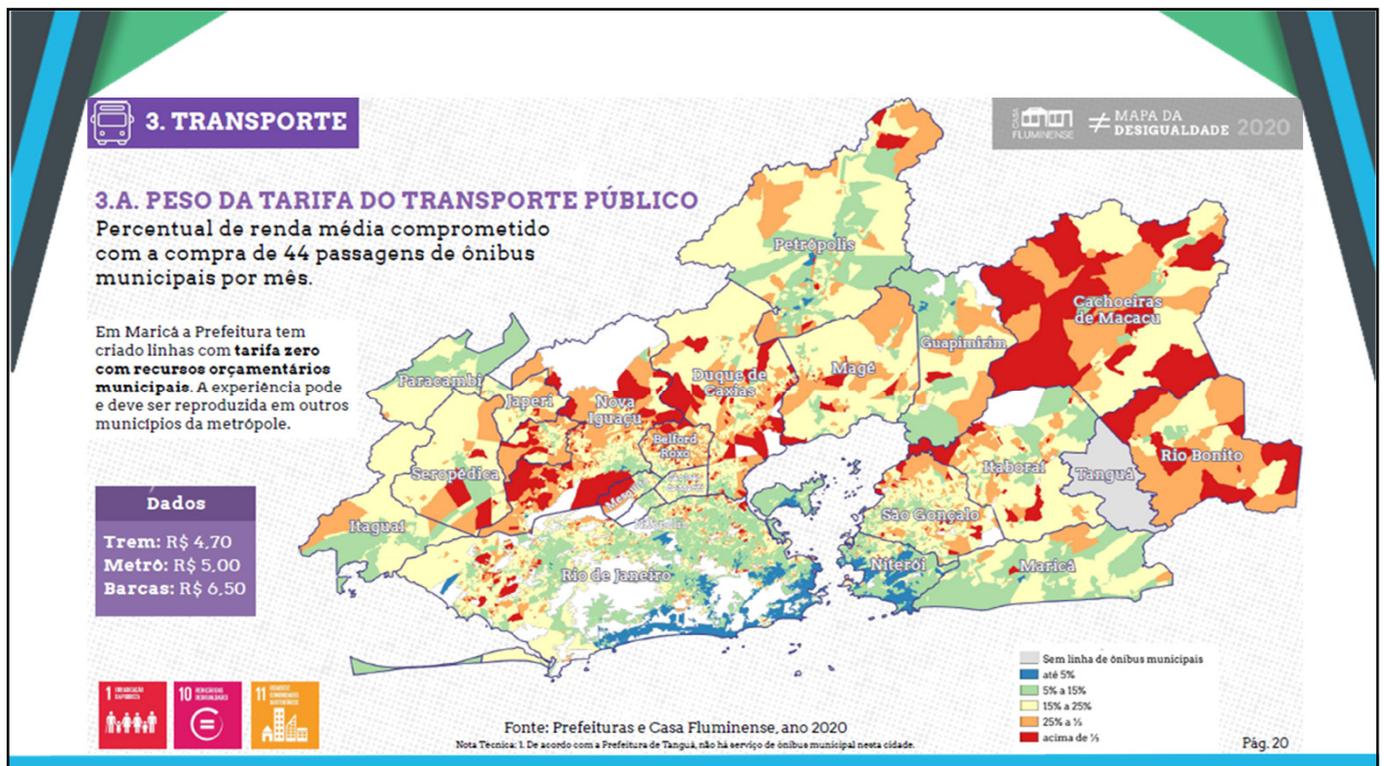
Fonte: Deloitte.

Implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Mobilidade Urbana e Meio Ambiente

Desenvolvimento e Implantação do PSTM

- Previsão de redução de 19,5 MtCO₂ até 2020.



Política tarifária - Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/12)

Tarifa pública: valor da passagem paga pelo usuário.

Tarifa de remuneração: valor pago ao operador para a prestação do serviço de transporte público coletivo.

- Caso a tarifa pública não seja suficiente para cobrir todos os custos do serviço prestado, a tarifa de remuneração será resultado da soma do preço pago pelo usuário com a receita procedente de outras fontes de custeio (subsídio).
- O superávit tarifário deverá ser revertido para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

83

Política tarifária - Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/12)

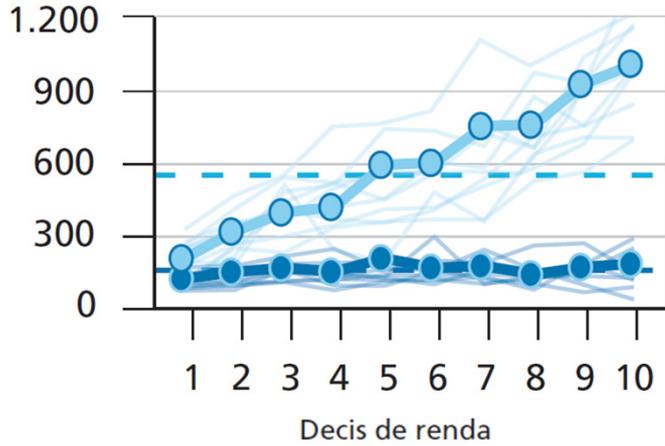
A contratação dos serviços de transporte público coletivo será procedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

- Fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- Identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário.

84

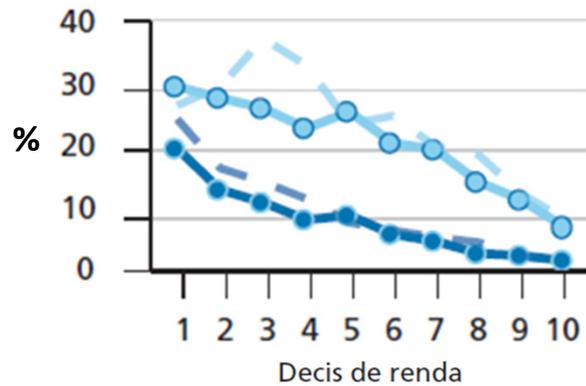
Gasto familiar mensal per capita em transporte urbano coletivo e individual por faixa de renda – RMRJ (2018)



Modo ● Transporte coletivo ● Transporte individual

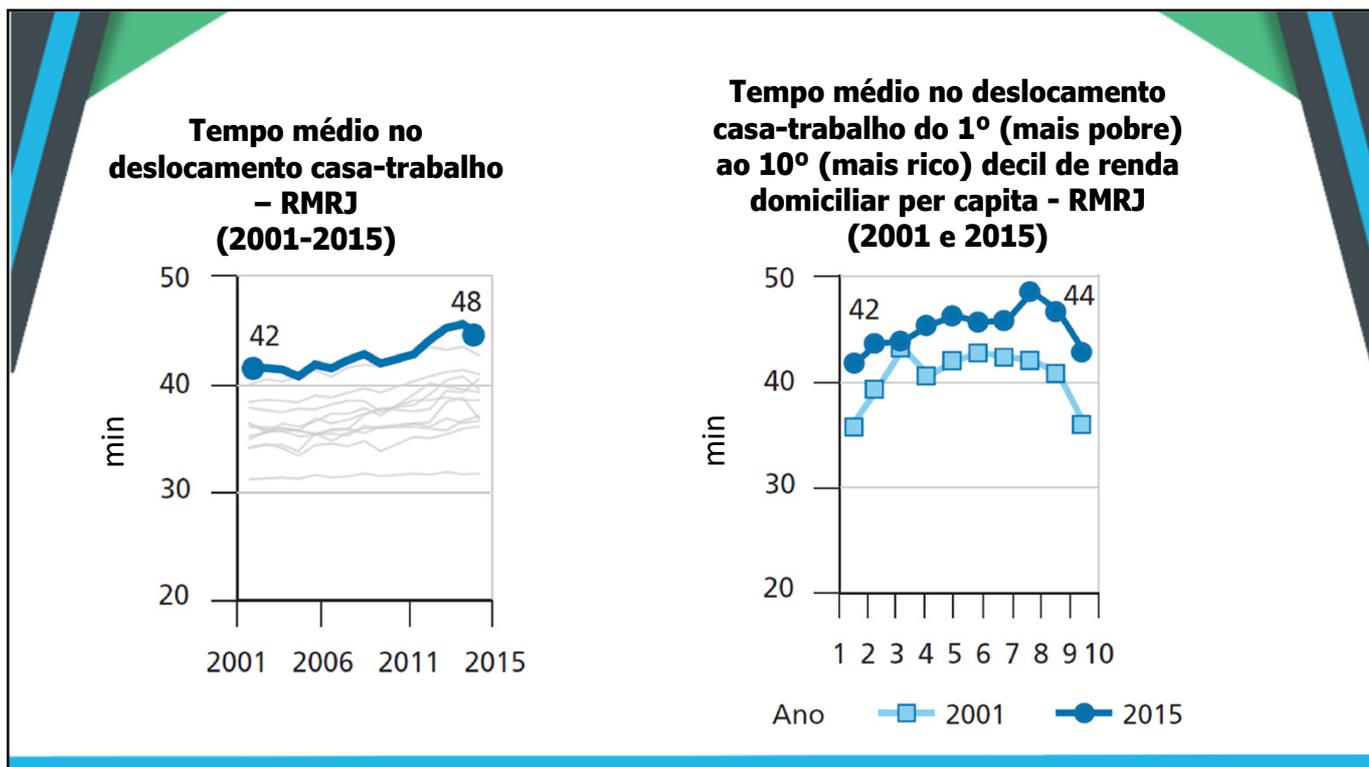
85

Evolução da proporção da renda familiar destinada a gastos com transporte urbano coletivo e individual por faixa de renda – RMRJ (2002-2017)

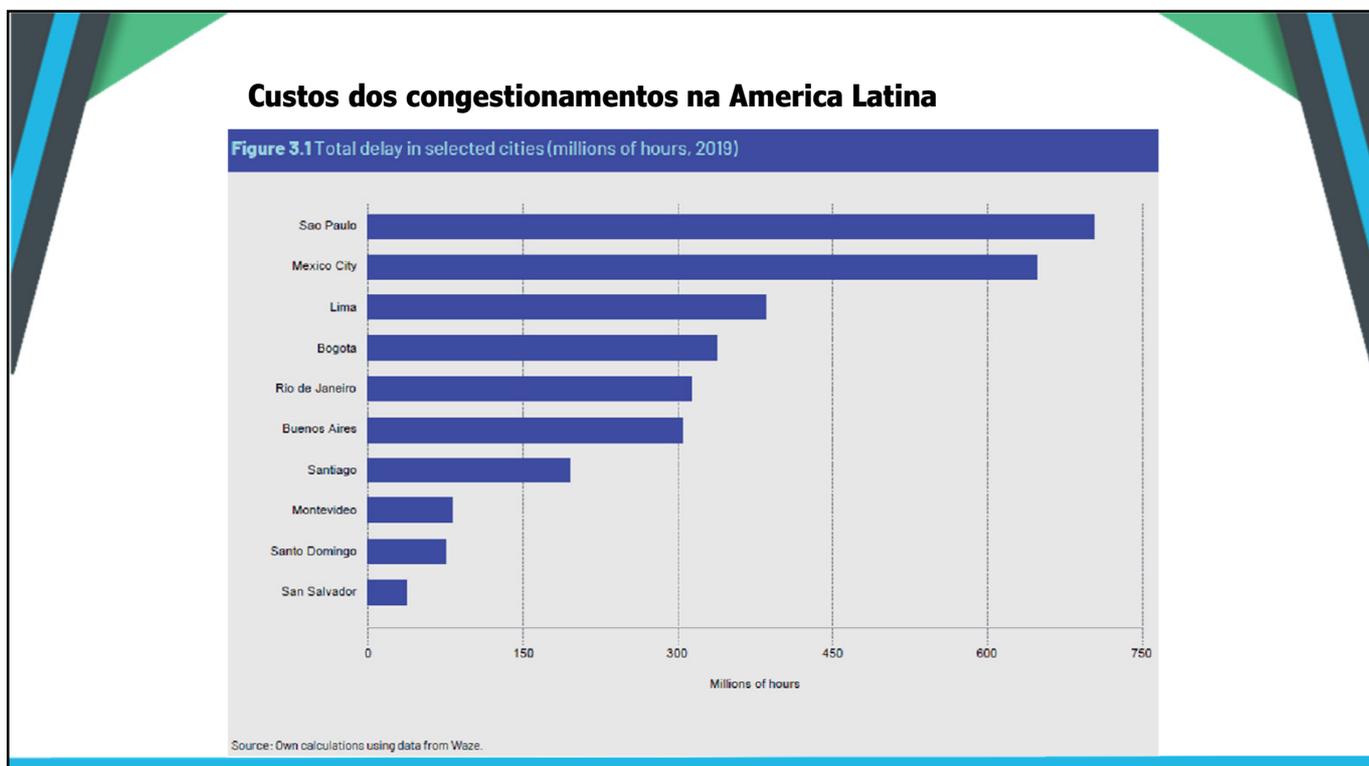


Ano —●— 2017 - - - 2002
 Modo ● Transporte coletivo ● Transporte individual

86

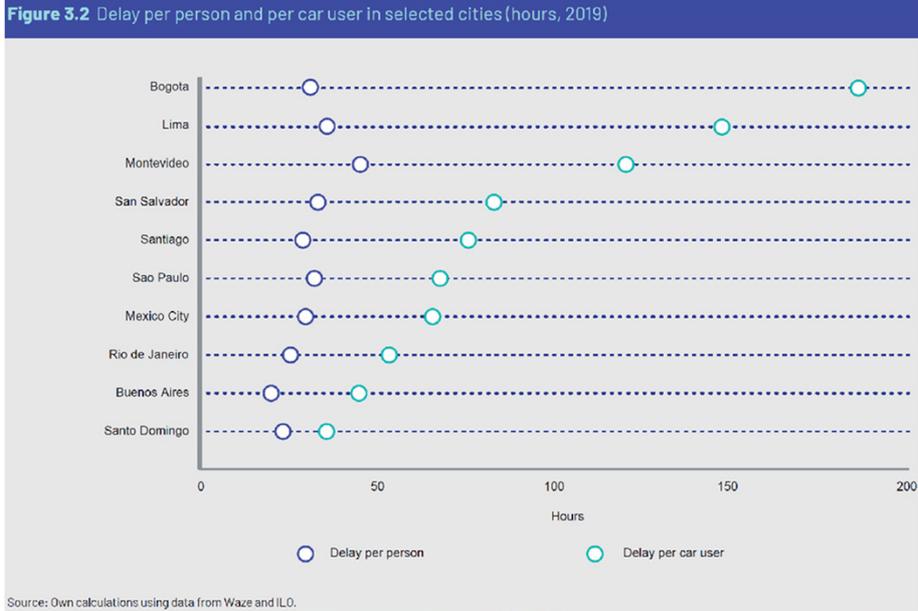


87

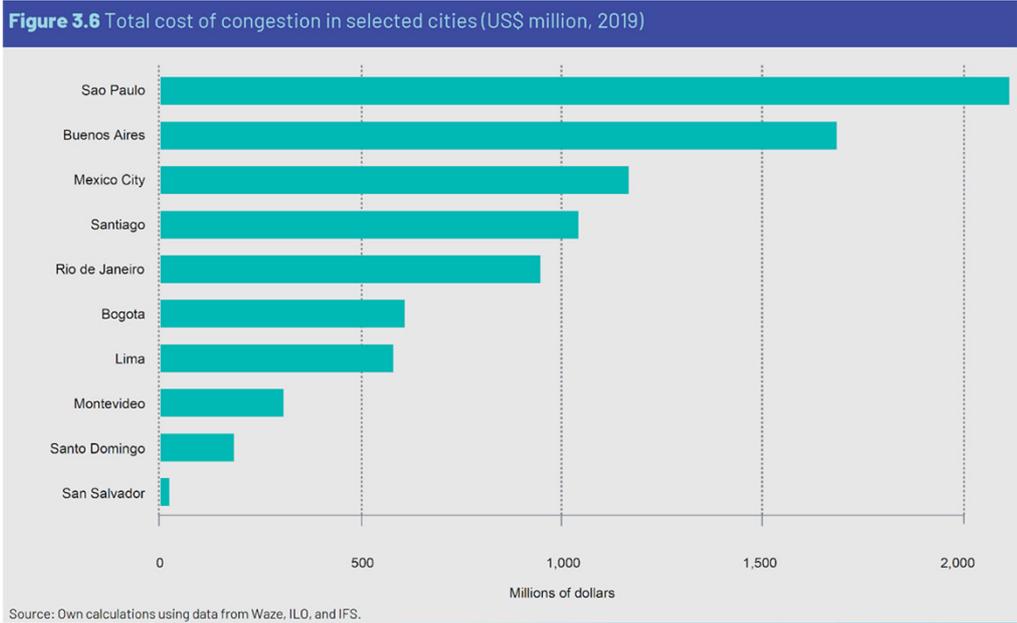


88

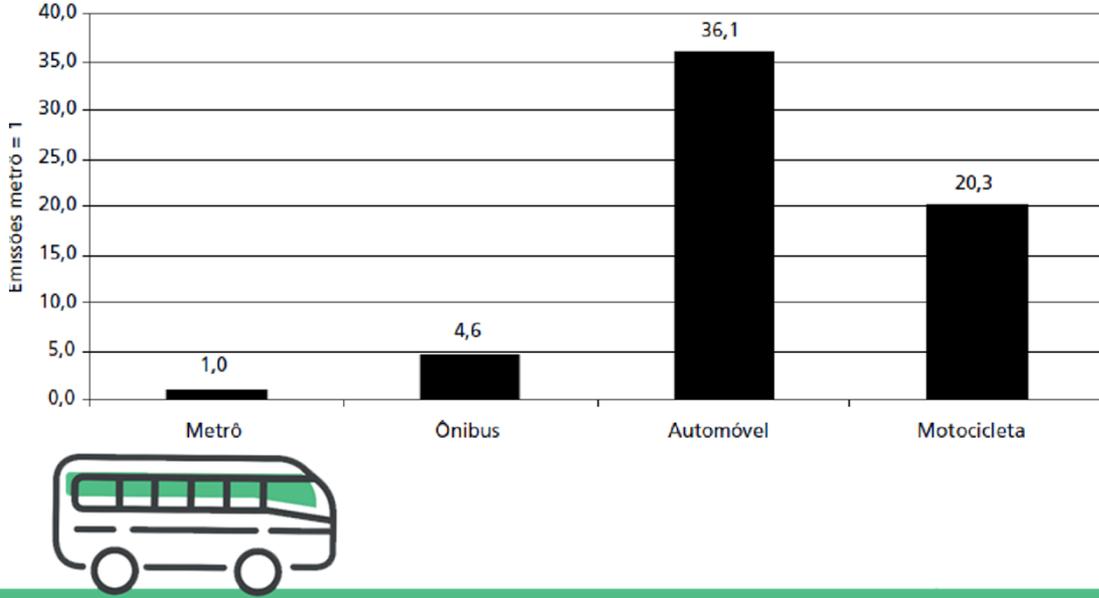
Custos dos congestionamentos na America Latina



Custos dos congestionamentos na America Latina



Índice de emissões de CO2 por passageiro quilômetro - Brasil



Módulo 4

Integração Física, Operacional e Tarifária



Módulo 4 - Integração Física, Operacional e Tarifária

Este módulo, por sua enorme importância conceitual, terá como objetivos principais:

- Explicar o que é integração e como é importante para a mobilidade;
- Descrever o papel dos municípios em uma rede multimodal integrada;
- Apresentar exemplos de sucesso e insucesso na integração;
- Descrever a importância da implantação e manutenção da integração e sua absorção pela população.

93

Integração

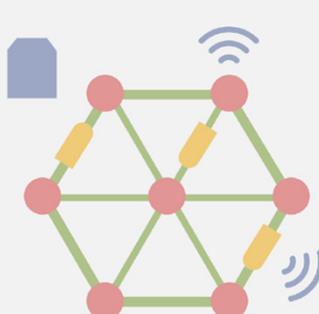
Componentes

Operação

Infraestrutura

- Vias
- Estações
- Veículos
- Sistemas de Informação e Tecnologia

A rede de transporte público coletivo é formada por diversos sistemas. Cada sistema de transporte público conta com quatro componentes de infraestrutura que vão estabelecer a capacidade e a qualidade da operação



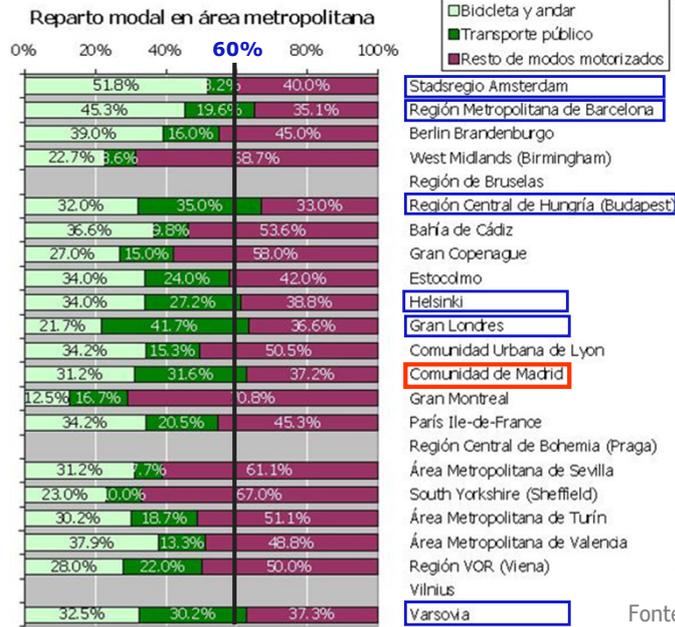
Para estudo dos componentes, além do que será apresentado nesta aula, recomendamos a publicação:

BRASIL, BNDES, KfW, 2018: Guia TPC - Orientações para seleção de tecnologias e implementação de projetos de Transporte Público Coletivo.



94

Objetivo



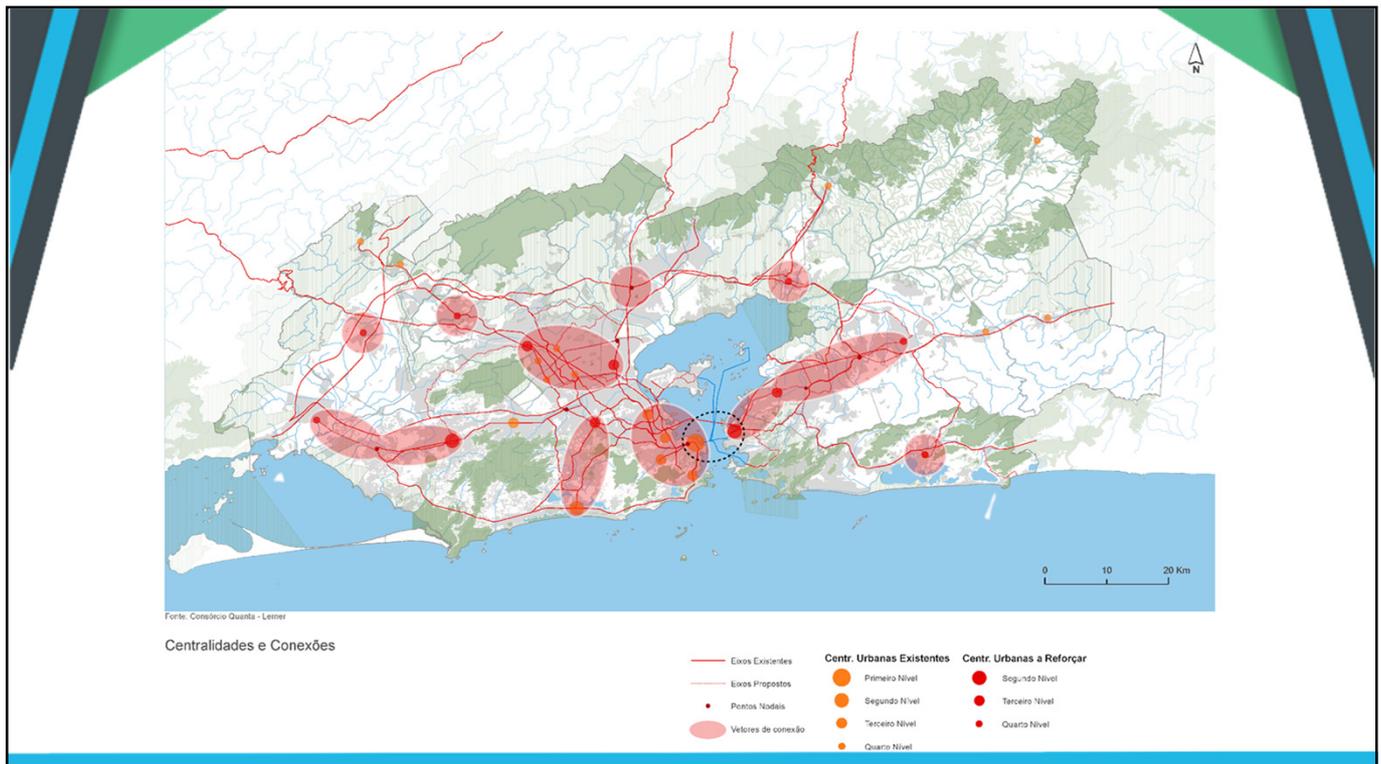
Door to Door

A strategy for improving sustainable transport integration



Door to Door is endorsed by the following organisations:

- Association of Train Operating Companies
- Bicycle Association
- Campaign for Better Transport
- Confederation for Passenger Transport
- Cycle Rail Working Group
- Disabled Persons Transport Advisory Committee
- Living Streets
- The National Cycling Strategy
- Network Rail
- Passenger Focus
- Passenger Transport Executive Group
- Sustrans
- Transport for London



97

A integração física, tarifária e operacional é uma prática que visa ampliar a eficiência e atratividade do transporte público coletivo. Caracterizada pela possibilidade de transbordo entre linhas de um sistema ou entre sistemas diferentes (ônibus, trem, metrô, barcas, etc.), essa medida permite que o usuário realize transferências modais de maneira fácil, ágil e econômica. Dessa forma, influencia nas decisões de viagem, ampliando as possibilidades de deslocamento e encurtando os itinerários e tempos de viagem.

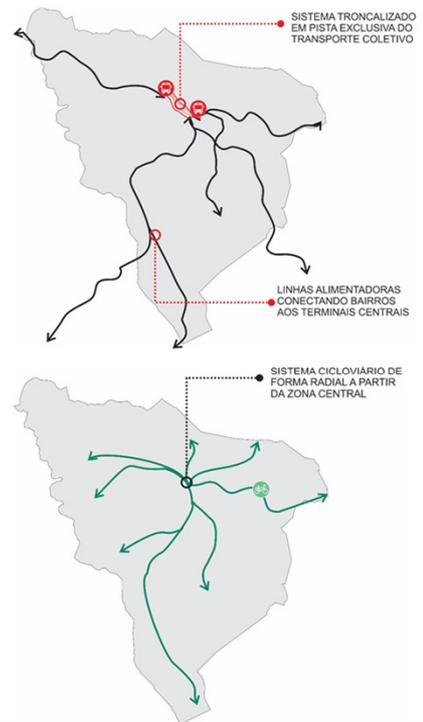


98

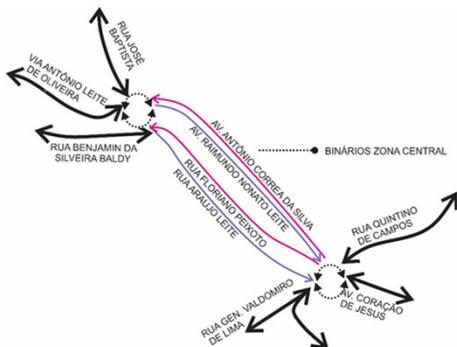
A integração física contempla a facilidade de transbordo entre sistemas de transporte, mediante a proximidade dos pontos de parada e das estações dos diferentes modos;

A integração tarifária permite a possibilidade de pagar uma única tarifa para fazer mais que um deslocamento na mesma viagem; e

A integração operacional tem como objetivo compatibilizar os horários e dimensionamento da oferta de viagens, reduzindo assim tempos de espera nas integrações entre serviços e melhorando o atendimento ao usuário.



Essas formas de integração são um pré-requisito para a implementação e funcionalidade das redes de transporte tronco-alimentado, fundamentais em sistemas de média e alta capacidade, já que possibilita o aumento dos índices de ocupação desses sistemas, gerando ganhos econômicos e menor custo por passageiro transportado.



INTEGRAÇÃO

POLOS GERADORES DE TRÁFEGO



Tipos de Segregação

A adoção de ciclovias ou ciclofaixas depende da correlação entre a velocidade e o volume de veículos automotores na via.

Se a velocidade da via for superior a 60 km/h, salvo em casos de volumes de veículos muito baixos, deve-se adotar ciclovias.

1. ÁREAS CONGESTIONADAS

Locais inapropriados para ciclistas: procurar vias alternativas.

2. CICLOVIAS

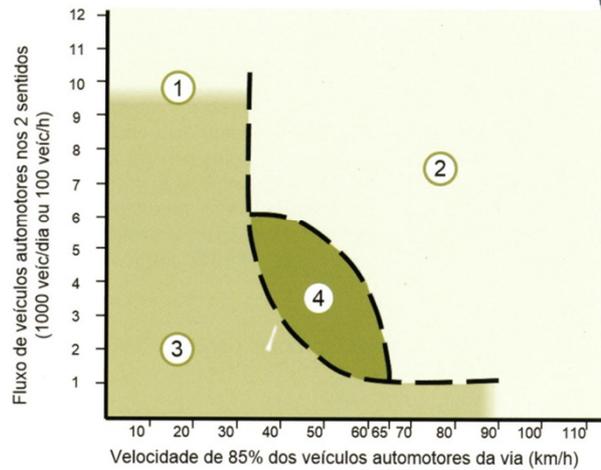
Estrutura adotada onde são desenvolvidas velocidades mais elevadas, que tornam inapropriada a utilização da bicicleta junto a faixa de rodagem.

3. VIAS COMPARTILHADAS

Locais que fornecem continuidade de traçado ou indicam rotas preferenciais para ciclistas.

4. CICLOFAIXAS

Estruturas demarcadas por pintura. Deve-se fiscalizar para garantir que veículos motorizados não estacionem sobre ela.



101

**O MODO DE TRANSPORTE E A ROTA SÃO
ESCOLHIDOS POR CADA INDIVÍDUO
BASICAMENTE POR CONVENIÊNCIA, CONFORTO,
SEGURANÇA, TEMPO E TARIFA.**



102

**A vida é o dever que nós trouxemos para fazer em casa.
Quando se vê, já são seis horas!
Quando de vê, já é sexta-feira!**

.....

**Quando se vê, já terminou o ano...
Quando se vê perdemos o amor da nossa vida.
Quando se vê passaram 50 anos!**

**Agora é tarde demais para ser reprovado...
Se me fosse dado um dia, outra oportunidade, eu nem olhava
o relógio.**

.....

**Seguraria o amor que está a minha frente e diria que eu o
amo...**

**E tem mais: não deixe de fazer algo de que gosta devido à
falta de tempo.**

**Não deixe de ter pessoas ao seu lado por puro medo de ser
feliz.**

**A única falta que terá será a desse tempo que, infelizmente,
nunca mais voltará.**

Mário Quintana - O Tempo



GO ARQ MOB PLAN
soluções em projetos

VINICIUS RIBEIRO
ARQUITETO E URBANISTA

Obrigado!

 **PlanMob**
SÃO GONÇALO

SECRETARIA DE
GESTÃO INTEGRADA
E PROJETOS ESPECIAIS
SECRETARIA DE
TRANSPORTES

SÃO GONÇALO
TRABALHO EM PRIMEIRO
LUGAR

PLANO ESTRATÉGICO
NOVOS RUMOS

5. ANEXO II – LISTA DE PRESENÇA



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Prefeitura Municipal de São Gonçalo
Secretaria Municipal de Gestão Integrada e Projetos Especiais

Lista de Presença

Reunião: Capacitação para Elaboração do Plano de Mobilidade "Humana" Sustentável do Município de São Gonçalo
Data: 28/04/2023 – 09:30h
Local: Auditório FUNASG (Fundação da Saúde São Gonçalo)

NOME	CPF	TELEFONE	INSTITUIÇÃO/ENTIDADE
Edreis Oliveira Vargas Malles	029.680.657-93	(31) 96409-2865	Moto Clube Salção Peregrino
FRANCISCO DE MAR PEIXEIRA	94421048704	21-964045345	ASSOCIAÇÃO DE PESSOAS PORTO-ESPAHOLAS
Roussinus de Azevedo Silva	055.88721748	21 991874640	SEMED-SEC. MUN. EDUCACAO
MARCIO COELHO BARBOSA	036575267-39	21 9933309	SETRERJ
Gracia Dantas dos Santos	14230029357	21 987379913	SEMGIPÉ
LUIZ FERNANDO COSTA	097.346.807-65	(21) 99206-9262	SEMGIPÉ
NATÁLIA S.A. SANTOS	110.522.097-42	(21) 97108-3780	SEMGIPÉ
POUMBA BORGES FRANÇA	112.318.717-74	(21) 97788-4267	SEMGIPÉ
DANIEL ALBUQUERQUE DE INSFRAN	090.664.437-23	(21) 99584-4418	IAB
TAINÁ MIRANDA MARTINS DE ALENCAR	024.660.557-09	(11) 995616364	SEMUDE
CÉLIO ALVES DA SILVA JUNIOR	083.989.667-00	(21) 98717-3761	IAB



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Prefeitura Municipal de São Gonçalo
Secretaria Municipal de Gestão Integrada e Projetos Especiais

Lista de Presença

Reunião: Capacitação para Elaboração do Plano de Mobilidade "Humana" Sustentável do Município de São Gonçalo
Data: 28/04/2023 – 09:30h
Local: Auditório FUNASG (Fundação da Saúde São Gonçalo)

NOME	CPF	TELEFONE	INSTITUIÇÃO/ENTIDADE
Karina Gonçalves Nunes	119.304.854-50	(21) 993140888	Semgipe - Coord. Cebis
Rosário Torres Pinto	091599461-41	(21) 983580144	Associação dos Ciclistas
Inez de Deus da Silva	159.588.247-29	(21) 96924-0770	SEMDE
YASMIN MACHADO OLIVEIRA	60.985.067-80	21 990810822	SEMGIPÉ
RAFAELA DE SANTANA FURBERO	056.984887130	(21) 993309403	SEMGIPÉ
Hilma Magalhães Santos	086.693.997-09	(21) 994103643	SEMED
Emília de Sales Moraes	159.321.192-83	(21) 99264-2336	SEMHA
Gabriel da A Santos	09532535703	(21) 990521	SEMGIPÉ

6. ANEXO III – FOTOS DO EVENTO





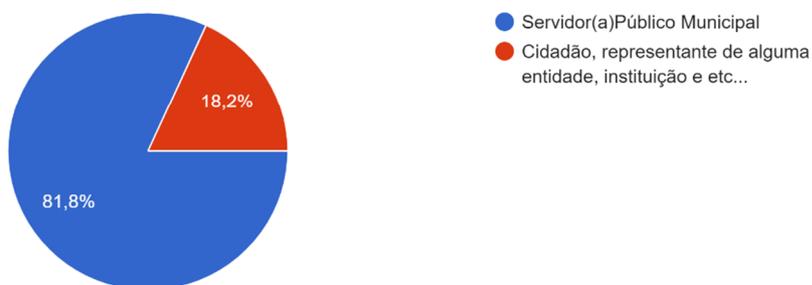
Fonte: Prefeitura Municipal de São Gonçalo (2023).

7. ANEXO IV - PESQUISA DE AVALIAÇÃO DE EVENTO DO NÚCLEO GESTOR PARTICIPATIVO

O Anexo VI relata os dados extraídos da pesquisa de avaliação de evento do Núcleo Gestor Participativo.

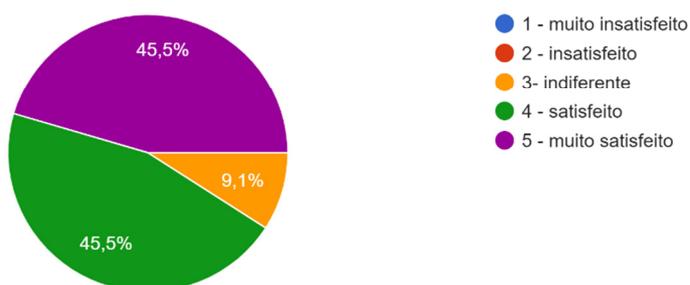
Como participante do evento, estava na condição de:

11 respostas

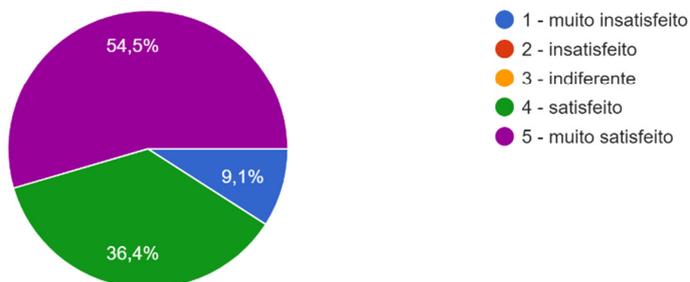


Divulgação: Tratando-se da divulgação do evento, atribua um valor de 1 a 5, sendo 1 muito insatisfeito, 2 insatisfeito, 3 indiferente, 4 satisfeito, e 5 para muito satisfeito.

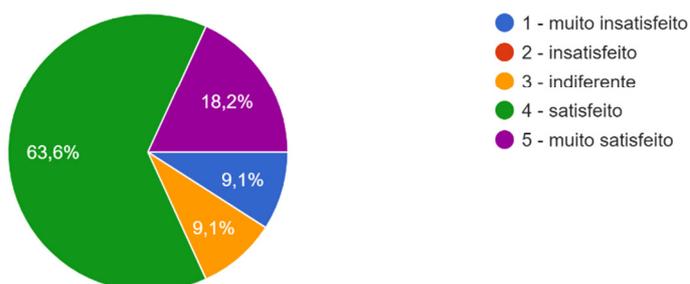
11 respostas



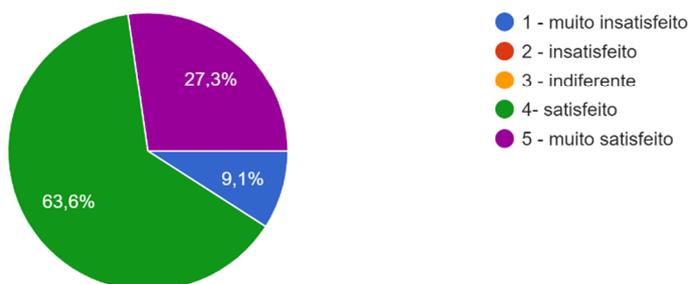
Local: Quanto ao local do evento realizado, (auditório da secretaria de saúde). Atribua um valor de 1 a 5, sendo 1 muito insatisfeito, 2 insatisfeito, 3 indiferente, 4 satisfeito, e 5 para muito satisfeito.
11 respostas



Horário: Quanto ao horário do evento realizado. Atribua um valor de 1 a 5, sendo 1 muito insatisfeito, 2 insatisfeito, 3 indiferente, 4 satisfeito, e 5 para muito satisfeito.
11 respostas



Duração do evento: Quanto ao tempo de duração do evento e dia da semana, atribua um valor de 1 a 5, sendo 1 muito insatisfeito e 5 muito satisfeito.
11 respostas



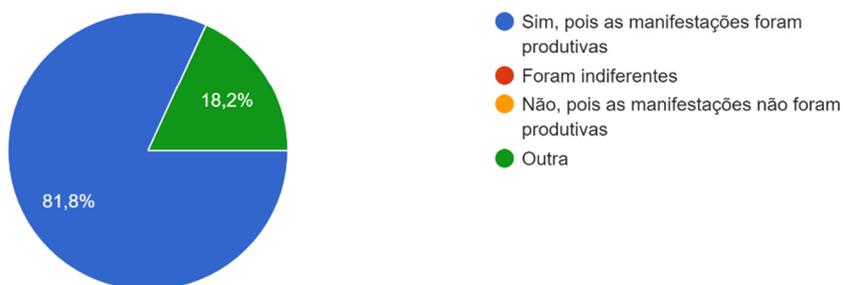
Caso tenha respondido que estas muito insatisfeita ou insatisfeita na pergunta anterior, nos diga qual é o melhor horário ou dia para realização deste evento?

Uma resposta:

O horário pra mim é indiferente, quanto a duração foi muito puxado mesmo porque temos outros compromissos!

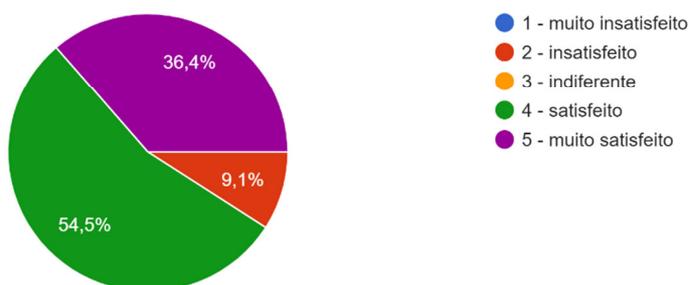
Participação: A participação dos presentes no evento contribui para melhorar o processo de elaboração do Plano?

11 respostas



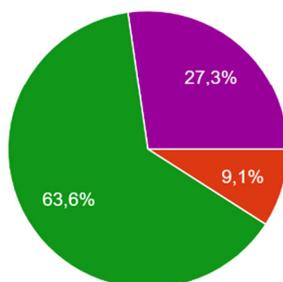
Conteúdo: O conteúdo apresentado e disponibilizado atendeu as expectativas que o(a) senhor(a) estava esperando? Atribua um valor de 1 a 5, sendo ...diferente, 4 satisfeito, e 5 para muito satisfeito.

11 respostas



Dinâmica: A dinâmica apresentada e disponibilizada atendeu as expectativas que o(a) senhor(a) estava esperando? Atribua um valor de 1 a 5, sendo ...diferente, 4 satisfeito, e 5 para muito satisfeito.

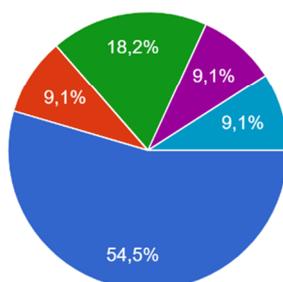
11 respostas



- 1 - muito insatisfeito
- 2 - insatisfeito
- 3 - indiferente
- 4 - satisfeito
- 5 - muito satisfeito

Integração: Como membro do Núcleo Gestor Participativo, estou me sentindo integrado e informado das ações que estão acontecendo?

11 respostas



- Sim, totalmente
- Sim, parcialmente
- Indiferente
- Não estou sendo informado e não me sinto integrado
- Neste dia da capacitação 28/04, sentimos falta da explanação do objetivo de participação de cada mem...
- Não tenho recebido comunicados por email avisando dos eventos do núcleo.

Algum comentário ou sugestão final para organização?

Duas respostas

Os assuntos a serem apresentados, deveriam ser mais direto!

Durante a capacitação os integrantes do núcleo não pareciam entender de que forma aquele conhecimento seria aplicado na prática. Ainda não estão claras as dinâmicas e frequência da participação do núcleo.

Carimbo de data/hora	Como participante do evento, estava na condição de:	Divulgação: Tratando-se da divulgação do evento, atribua um valor de 1 a 5, sendo: 1 muito insatisfeito, 2 insatisfeito, 3 indiferente, 4 satisfeito, e 5 para muito satisfeito.	Local: Quanto ao local do evento realizado, (auditório da secretaria de saúde). Atribua um valor de 1 a 5, sendo: 1 muito insatisfeito, 2 insatisfeito, 3 indiferente, 4 satisfeito, e 5 para muito satisfeito.
5/26/2023 12:16:47	Servidor(a) Público Municipal	5 - muito satisfeito	5 - muito satisfeito
5/26/2023 12:34:52	Cidadão, representante de alguma entidade, instituição e etc...	5 - muito satisfeito	5 - muito satisfeito
5/26/2023 12:45:56	Servidor(a) Público Municipal	5 - muito satisfeito	5 - muito satisfeito
5/26/2023 15:53:49	Servidor(a) Público Municipal	3- indiferente	4 - satisfeito
5/26/2023 16:23:03	Servidor(a) Público Municipal	5 - muito satisfeito	1 - muito insatisfeito
5/29/2023 6:00:11	Cidadão, representante de alguma entidade, instituição e etc...	4 - satisfeito	4 - satisfeito
5/29/2023 9:38:54	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4 - satisfeito
5/29/2023 10:49:59	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4 - satisfeito
5/29/2023 11:38:33	Servidor(a) Público Municipal	5 - muito satisfeito	5 - muito satisfeito
6/1/2023 12:00:57	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	5 - muito satisfeito
6/1/2023 12:02:52	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	5 - muito satisfeito

Carimbo de data/hora	Como participante do evento, estava na condição de:	Horário: Quanto ao horário do evento realizado. Atribua um valor de 1 a 5, sendo: 1 muito insatisfeito, 2 insatisfeito, 3 indiferente, 4 satisfeito, e 5 para muito satisfeito.	Duração do evento: Quanto ao tempo de duração do evento e dia da semana, atribua um valor de 1 a 5, sendo: 1 muito insatisfeito e 5 muito satisfeito.
5/26/2023 12:16:47	Servidor(a) Público Municipal	5 - muito satisfeito	5 - muito satisfeito
5/26/2023 12:34:52	Cidadão, representante de alguma entidade, instituição e etc...	1 - muito insatisfeito	1 - muito insatisfeito
5/26/2023 12:45:56	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4- satisfeito
5/26/2023 15:53:49	Servidor(a) Público Municipal	3 - indiferente	4- satisfeito
5/26/2023 16:23:03	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4- satisfeito
5/29/2023 6:00:11	Cidadão, representante de alguma entidade, instituição e etc...	4 - satisfeito	4- satisfeito
5/29/2023 9:38:54	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4- satisfeito
5/29/2023 10:49:59	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4- satisfeito
5/29/2023 11:38:33	Servidor(a) Público Municipal	5 - muito satisfeito	5 - muito satisfeito
6/1/2023 12:00:57	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4- satisfeito
6/1/2023 12:02:52	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	5 - muito satisfeito

Carimbo de data/hora	Como participante do evento, estava na condição de:	Caso tenha respondido que estas muito insatisfeita ou insatisfeita na pergunta anterior, nos diga qual é o melhor horário ou dia para realização deste evento?	Participação: A participação dos presentes no evento contribui para melhorar o processo de elaboração do Plano?
5/26/2023 12:16:47	Servidor(a) Público Municipal		Sim, pois as manifestações foram produtivas
5/26/2023 12:34:52	Cidadão, representante de alguma entidade, instituição e etc...	O horário pra mim é indiferente, quanto a duração foi muito puxado mesmo porque temos outros compromissos!	Outra
5/26/2023 12:45:56	Servidor(a) Público Municipal		Sim, pois as manifestações foram produtivas
5/26/2023 15:53:49	Servidor(a) Público Municipal		Sim, pois as manifestações foram produtivas
5/26/2023 16:23:03	Servidor(a) Público Municipal		Sim, pois as manifestações foram produtivas
5/29/2023 6:00:11	Cidadão, representante de alguma entidade, instituição e etc...		Sim, pois as manifestações foram produtivas
5/29/2023 9:38:54	Servidor(a) Público Municipal		Outra
5/29/2023 10:49:59	Servidor(a) Público Municipal		Sim, pois as manifestações foram produtivas
5/29/2023 11:38:33	Servidor(a) Público Municipal		Sim, pois as manifestações foram produtivas
6/1/2023 12:00:57	Servidor(a) Público Municipal		Sim, pois as manifestações foram produtivas
6/1/2023 12:02:52	Servidor(a) Público Municipal		Sim, pois as manifestações foram produtivas

Carimbo de data/hora	Como participante do evento, estava na condição de:	Conteúdo: O conteúdo apresentado e disponibilizado atendeu as expectativas que o(a) senhor(a) estava esperando? Atribua um valor de 1 a 5, sendo: 1 muito insatisfeito, 2 insatisfeito, 3 indiferente, 4 satisfeito, e 5 para muito satisfeito.	Dinâmica: A dinâmica apresentada e disponibilizada atendeu as expectativas que o(a) senhor(a) estava esperando? Atribua um valor de 1 a 5, sendo: 1 muito insatisfeito, 2 insatisfeito, 3 indiferente, 4 satisfeito, e 5 para muito satisfeito.
5/26/2023 12:16:47	Servidor(a) Público Municipal	5 - muito satisfeito	5 - muito satisfeito
5/26/2023 12:34:52	Cidadão, representante de alguma entidade, instituição e etc...	2 - insatisfeito	2 - insatisfeito
5/26/2023 12:45:56	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4 - satisfeito
5/26/2023 15:53:49	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4 - satisfeito
5/26/2023 16:23:03	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4 - satisfeito
5/29/2023 6:00:11	Cidadão, representante de alguma entidade, instituição e etc...	4 - satisfeito	4 - satisfeito
5/29/2023 9:38:54	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4 - satisfeito
5/29/2023 10:49:59	Servidor(a) Público Municipal	4 - satisfeito	4 - satisfeito
5/29/2023 11:38:33	Servidor(a) Público Municipal	5 - muito satisfeito	4 - satisfeito
6/1/2023 12:00:57	Servidor(a) Público Municipal	5 - muito satisfeito	5 - muito satisfeito
6/1/2023 12:02:52	Servidor(a) Público Municipal	5 - muito satisfeito	5 - muito satisfeito

Carimbo de data/hora	Como participante do evento, estava na condição de:	Integração: Como membro do Núcleo Gestor Participativo, estou me sentindo integrado e informado das ações que estão acontecendo?	Algum comentário ou sugestão final para organização?
5/26/2023 12:16:47	Servidor(a) Público Municipal	Sim, totalmente	
5/26/2023 12:34:52	Cidadão, representante de alguma entidade, instituição e etc...	Não estou sendo informado e não me sinto integrado	Os assuntos a serem apresentados, deveriam ser mais direto !
5/26/2023 12:45:56	Servidor(a) Público Municipal	Sim, totalmente	
5/26/2023 15:53:49	Servidor(a) Público Municipal	Não estou sendo informado e não me sinto integrado	
5/26/2023 16:23:03	Servidor(a) Público Municipal	Sim, totalmente	
5/29/2023 6:00:11	Cidadão, representante de alguma entidade, instituição e etc...	Sim, parcialmente	
5/29/2023 9:38:54	Servidor(a) Público Municipal	Neste dia da capacitação 28/04, sentimos falta da explanação do objetivo de participação de cada membro no núcleo.	
5/29/2023 10:49:59	Servidor(a) Público Municipal	Não tenho recebido comunicados por email avisando dos eventos do núcleo.	Durante a capacitação os integrantes do núcleos não pareciam entender de que forma aquele conhecimento seria aplicado na prática. Ainda não estão claras as dinâmicas e frequência da participação do núcleo.
5/29/2023 11:38:33	Servidor(a) Público Municipal	Sim, totalmente	
6/1/2023 12:00:57	Servidor(a) Público Municipal	Sim, totalmente	
6/1/2023 12:02:52	Servidor(a) Público Municipal	Sim, totalmente	