



Em 2010¹, na RMRJ, deslocavam-se para atividades de trabalho e estudo entre municípios, regularmente, um total de 1.073.831 pessoas, em 182 ligações². Esse entrelaçamento territorial ocorre, sobretudo, nas ligações entre Niterói e São Gonçalo; Duque de Caxias e Rio de Janeiro; e entre Nova Iguaçu e Rio de Janeiro.

GRANDES FLUXOS DE DESLOCAMENTO PARA TRABALHO/ESTUDO NA CONCENTRAÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO, 2010

Fonte: IBGE. Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas no Brasil, 2015.

MUNICÍPIO A	MUNICÍPIO B	PESSOAS QUE TRABALHAM E ESTUDAM NA LIGAÇÃO
Niterói	São Gonçalo	120.329
Duque de Caxias	Rio de Janeiro	118.971
Nova Iguaçu	Rio de Janeiro	109.611
Rio de Janeiro	São João de Meriti	84.247
Niterói	Rio de Janeiro	75.325
Rio de Janeiro	São Gonçalo	70.124
Belford Roxo	Rio de Janeiro	68.468
Belford Roxo	Nova Iguaçu	23.162
Duque de Caxias	São João de Meriti	19.310
Mesquita	Nova Iguaçu	13.154
Duque de Caxias	Magé	11.172

1. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas no Brasil. Rio de Janeiro, 2015.

2. São as vias de acesso que recebem um tipo ou volume de tráfego, gerando deslocamentos intra e intermunicipais. SeMOB. PlanMob: Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Ministério das Cidades. 2015.

REALIZAÇÃO



PATROCÍNIO



PARCERIA INSTITUCIONAL

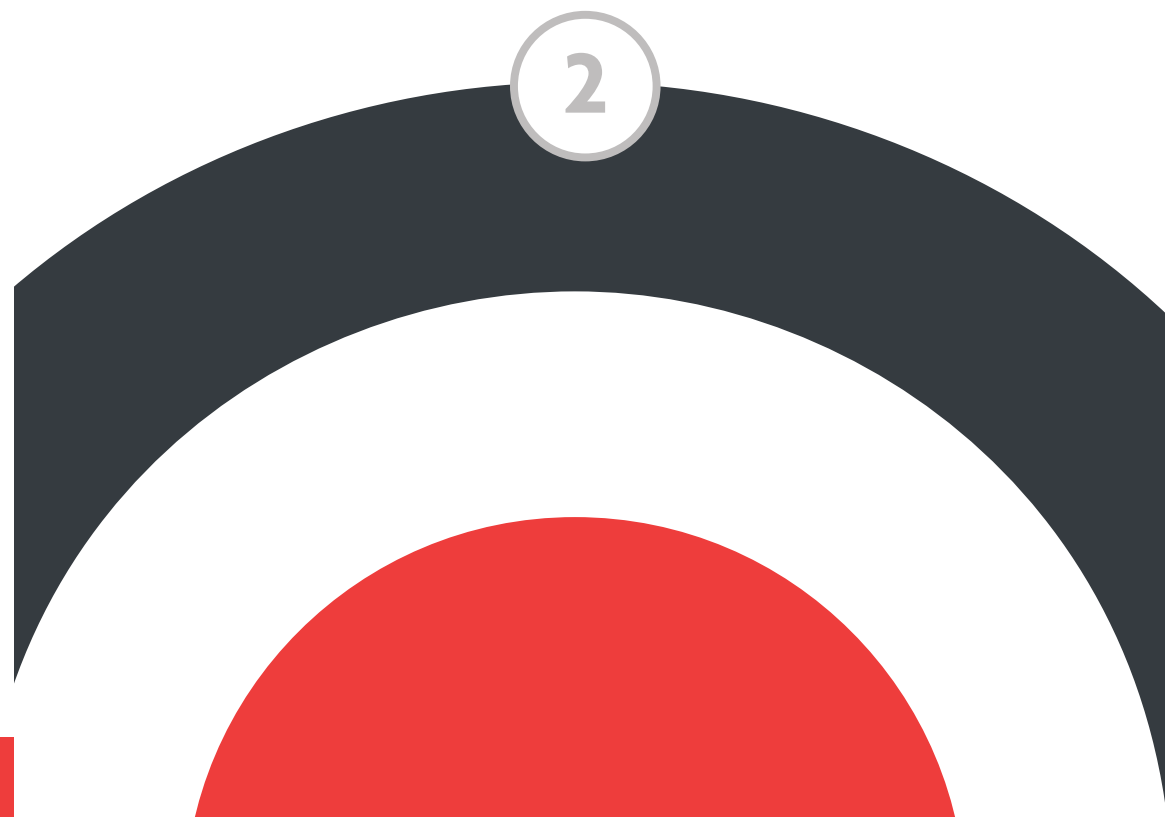


RIO METROPOLITANO

DESAFIOS COMPARTILHADOS

MOBILIDADE

2





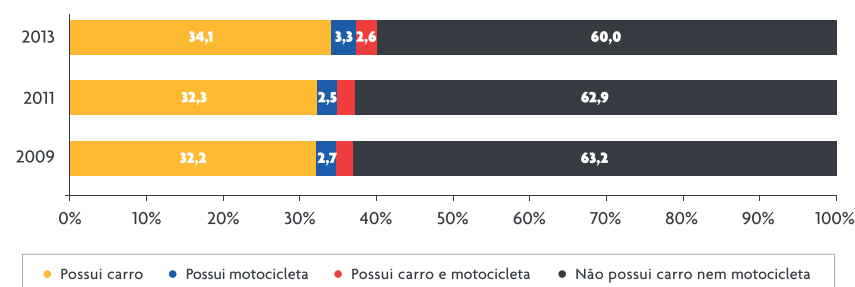
As oportunidades de emprego, geração de renda e criação de riqueza na Região Metropolitana do Rio de Janeiro estão diretamente relacionadas à eficiência da mobilidade urbana. As distâncias e a desarticulação geral dos modais de transporte produzem deseconomias que diminuem o bem-estar da população. Destacam-se, particularmente, os efeitos deletérios diretos sobre a produtividade do trabalhador, o consumo de combustível, a emissão de CO₂ e os congestionamentos, cada vez maiores e mais frequentes — refletindo a imposição da apropriação indevida e abusiva do espaço viário por automóveis.

É preciso, portanto, repensar políticas, estratégias e práticas de mobilidade urbana na Região Metropolitana para torná-la ambientalmente sustentável, economicamente eficiente e, sobretudo, promotora do bem-estar e da integração dos cidadãos.

Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) de 2013, a presença de automóveis nos domicílios de pessoas com alguma ocupação manteve-se praticamente estável no período entre 2009 e 2013. Complementarmente, o número de domicílios apenas com motocicletas aumentou de 2,7% para 3,3%.

EVOLUÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DE DOMICÍLIOS SEGUNDO POSSE DE CARRO OU MOTOCICLETA DE USO PESSOAL, RMRJ: 2009, 2011 E 2013

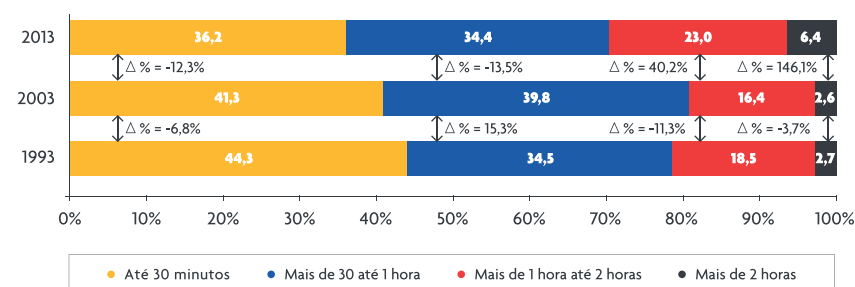
Fonte: IETS/OPE Sociais, com base na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD)



O tempo de deslocamento no percurso de casa ao local de trabalho aumentou, progressivamente, nas últimas duas décadas. A proporção dos que levam menos de 30 minutos caiu 8 pontos percentuais (p.p.), ao passo que a proporção dos que levam mais de uma hora aumentou de 21,2% para 29,4%.

EVOLUÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DOS OCUPADOS SEGUNDO O TEMPO DE DESLOCAMENTO PARA O LOCAL DE TRABALHO, RMRJ: 1993, 2003 E 2013

Fonte: IETS/OPE Sociais, com base na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD)



Em 2013, quase 70% dos ocupados recebiam auxílio-transporte; em 1992, o percentual era de pouco mais de 40%.

EVOLUÇÃO DA PORCENTAGEM DE OCUPADOS QUE RECEBEM AUXÍLIO-TRANSPORTE, RMRJ: 1992 A 2013

Fonte: IETS/OPE Sociais, com base na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD)

