

Texto do Projeto de Lei

PROJETO DE LEI Nº 3009/2010

EMENTA:

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO “TREM EXPRESSO” LIGANDO DIRETO A CENTRAL DO BRASIL À ESTAÇÃO DE DEODORO, PROMOVENDO A INTEGRAÇÃO TREM-TREM

Autor(es): Deputado LUIZ PAULO

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

RESOLVE:

Art. 1º - A Secretaria de Estado de Transportes através da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística - CENTRAL, elaborarão diretamente com a Concessionária SUPERVIA, os estudos necessários a criação e instalação do “Trem Expresso”, ligando diretamente as estações da Central do Brasil e Deodoro, que em função da demanda de passageiros nos chamados horários de pico com itinerários de origem/destino nas estações dos ramais de Santa Cruz e Japeri, necessitam de uma melhora no nível da prestação dos serviços com diminuição considerável do tempo de viagem e possibilidade de maior conforto.

Parágrafo Único – Entende-se como Trem Expresso a circulação de dois trens em sentido contrário que devem sair direto em uma única via permanente nos horários de pico da estação Central do Brasil para Deodoro e vice-versa, sem nenhuma parada, a não ser a de desvio do trem para parada estratégica da composição no contra fluxo, no caso de utilização de uma única via permanente.

I – As características do sistema deverão contar com trens dotados com o maior número possível de vagões, nem que para isso tenha que se ampliar as plataformas as estações de Deodoro e da Central do Brasil de espaço físico longitudinal melhor para estacioná-los, com ar condicionado e sistema de aceleração e frenagem que possibilite a manutenção da velocidade média requerida com total segurança.

II – Controle operacional e de sinalização adequados ao atendimento às condições descritas no inciso I, principalmente para o veículo que eventualmente estiver no contra fluxo, e que deve preferencialmente fazer o desvio na estação do Engenho de Dentro, ponto médio do trecho, até a passagem da composição onde estarão os passageiros com destino de ida (manhã) ou de volta (tarde-noite) do trabalho.

III – Plataformas de embarque e desembarque fechadas, dotadas de ar condicionado; sistema de orientação e sinalização adequados; ingresso e saída dos passageiros controlados eletronicamente, situados em locais do entorno urbano dessas estações, e assentos confortáveis para os usuários enquanto esperam a chegada da composição, incluindo acesso as pessoas portadoras de necessidades especiais.

Art. 2º - Para a criação do “Trem Expresso” no “leito” da rede ferroviária será necessário a remobilização dos modelos já existentes na seguinte forma:

§1º - Trem Expresso: Será composto de no mínimo duas composições com o maior nº possível de vagões, todos com ar condicionado, que entre outras soluções operacionais poderão utilizar concomitantemente na forma de vai e vem, o par de trilhos normalmente utilizado atualmente pelo trem dito DIRETO.

§ 2º - O cruzamento entre as duas composições, no caso de utilização da via permanente, se dará na estação Engenho de Dentro (metade da distância), sendo que o desvio, com espera no trilho de manutenção, será sempre da composição que não estiver no sentido escoamento do maior volume de passageiros.

§ 3º – Trem Direto: Será composto das composições novas e antigas, que fazem parada nas mesmas estações atualmente, e que entre outras soluções operacionais poderá em suas idas e vindas os dois pares centrais de trilhos.

§ 4º – Algumas dessas composições, em função de estudos prévios, poderão retornar da estação chave que é Deodoro, posto que lá já vão se encontrar estrategicamente paradas

as composições que irão fazer as baldeações para Japeri e Santa Cruz, dos passageiros oriundos do trem expresso.

§ 5º - Trem Parador: Deverá ser estudada a possibilidade de ser fragmentada em três percursos, onde as composições mais antigas, que contenham, caso os estudos assim indiquem, em suas extremidades dois carros de comando, poderão ser utilizadas. Elas poderão vir a transitar nos mesmos pares de trilhos, no modo de ida e vinda, compostas da seguinte forma: A – Central do Brasil – Pça da Bandeira – São Cristóvão – Maracanã – Mangueira - S. F. Xavier – Riachuelo - Sampaio - Engenho novo. B – Méier – Engenho de Dentro – Piedade – Quintino – Cascadura. C – Madureira – Oswaldo Cruz – Bento Ribeiro – M. Hermes – Deodoro.

Art 3º - Essa nova forma de transporte ferroviário poderá ser implantada, inicialmente, aos domingos e feriados de forma experimental, e com toda a população sendo informada através de folhetos distribuídos na Supervia concomitante com uma veiculação de toda a mídia escrita, falada e televisada. Parágrafo Único – O Centro Operacional poderá a partir dos estudos e experiências adquiridos desse novo experimento, verificar a possibilidade de incluir nas estações de São Francisco Xavier (ou Mangueira) e Madureira (ou Cascadura), desvio estratégico para que possa ser aumentada as composições circulando, diminuindo os intervalos entre elas.

Art. 4º - A Secretaria de Estado e Transportes promoverá estudos para que o sistema de transporte de passageiros por ônibus municipais e intermunicipais tenha sua integração operacional, física e tarifariamente, ligadas ao novo sistema sobre trilhos na estação Deodoro, objeto desta modernização.

Parágrafo Único - Para o alcance do que dispõe o caput deste artigo o governo do estado elaborará conjunta e articuladamente com os municípios os estudos e o processo licitatório pertinente.

Art. 5º - Os recursos para o financiamento dos empreendimentos, objeto do caput do Art. 1º, poderão ser provenientes, dentre outras fontes, da Contribuição para a Intervenção no Domínio Econômico - CIDE.

Art. 6º- O contrato de concessão firmado entre o Poder Concedente Estadual e a Concessionária sofrerão a análise pertinente do ponto de vista jurídico, técnico, econômico e financeiro da Secretaria de Estado e Transporte e o veredito da Agência Reguladora de Transportes, caso os investimentos necessários à implementação da modernização, objeto deste anteprojeto de lei, sejam levados a cabo, no todo e em parte, pela Concessionária, resguardada a modicidade da tarifa.

Art. 7º- Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada as disposições em contrário.

Plenário Barbosa Lima Sobrinho, 14 de Abril de 2010

Deputado **LUIZ PAULO**

JUSTIFICATIVA

O Plano Diretor de Transportes Urbanos da Região Metropolitana - PDTU recomenda que o Governo do Estado tenha como uma das prioridades a recuperação do transporte de massa, que transporta apenas 7% (sete por cento) do total de passageiros que se deslocam nesta região. Esta realidade tem como consequência, o fato de que a maior parte dos deslocamentos das pessoas se efetua através do sistema de transporte por ônibus, que

circulam pela rede de vias urbanas, hoje, bastante congestionadas. Daí resulta uma considerável deseconomia se levarmos em conta os custos e o tempo perdido pelos usuários.

O Plano Diretor de Transportes Urbanos - PDTU recomenda ainda, que se reorganize o Sistema de Transporte Metropolitano de modo a proporcionar a integração física e tarifária entre os diversos modos de transporte, sem o quê qualquer investimento não logrará aperfeiçoar os benefícios econômicos e sociais esperados.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro dispõe também de milhares de passageiros circulando em desconfortáveis trens nos horários do pico, oriundos da estação da Central do Brasil com os destinos aos ramais de Santa Cruz e Japeri. Muitos dessas pessoas só têm duas opções para se locomover de suas casas para os seus trabalhos e vice-versa, que são: o trem "parador" e o trem "direto". A presente proposta se baseia na idéia apresentada a esse parlamentar pelo Sr Lauro Aguilari usuário do sistema, e morador do bairro do Engenho de Dentro.

Analisemos um passageiro que tenha que ingressar em um trem em Santa Cruz para ir para o seu trabalho na no Centro do Rio de Janeiro. Se for de parador, irá ter que viajar 54,774 Km parando em 32 estações aproximadamente, e se for no trem direto irá parar em 05 estações até Deodoro, trazendo-lhe provavelmente um desgaste maior do que o da sua labuta no dia a dia, retirando-lhe tempo que saudavelmente pode ser dedicado em prol de sua família. Assim acontece com outros passageiros de outras localidades que vêm a ficar resignados por não terem opções de obter melhoras na sua qualidade de vida, utilizando esse transporte de massa. Isso ignorando as condições precárias de certos veículos que insistem em continuar circulando de forma perigosa.

Observamos também o quanto de passageiros que concorrem com outros sem a menor necessidade, já que não têm o porque de viajar parando em tantas estações. Podemos dar como exemplo os passageiros que irão com destino a Bangú. Se for conduzido pelo trem direto, irá concorrer desnecessariamente com passageiros com os seguintes destinos: São Cristovão, Engenho de Dentro, Cascadura e Madureira, aumentando em muito a lotação de sua composição e do seu tempo. Considera-se também que a distância entre as estações da Central do Brasil e Deodoro é de 22 Km, e que o trem a percorre na velocidade comercial média de 42 Km, ele levará aproximadamente 30 minutos para percorrer tal distância.

Por esse motivo e procurando uma agilização que venha a propiciar uma melhora significativa no funcionamento e conseqüente aumento de arrecadação desse modal pedimos aprovação deste Projeto de Lei.