

Brasília2060 projeto

Workshop Mobilidade Urbana



2015

Ficha Técnica

Diretora do Ibict: Cecília Leite

Coordenador do Projeto Brasília 2060: Paulo Egler

Moderação do Workshop: Carolina Ramalhete (responsável) e Raphael Juaçaba (co-moderação)

Coordenador Temático Mobilidade: Alessandro Barbosa

Workshop

Mobilidade

Projeto Brasília 2060 - Ibict

INTRODUÇÃO

O Workshop de Mobilidade, realizado em 25 e 26 de novembro, no Hotel Nacional, Brasília, integra uma etapa importante da pesquisa sobre mobilidade urbana e faz parte do escopo do Projeto Brasília 2060, gerenciado pelo Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia (Ibict). O projeto versa sobre estratégias para o planejamento sustentável do Distrito Federal e área metropolitana (AMB) com horizonte nos próximos 45 anos (2060). Configura-se em um esforço de elaboração de políticas públicas, planos e programas relacionados aos seis componentes interdependentes: Segurança Pública; Saúde; Educação; Ciência, Tecnologia e Inovação; Mobilidade Urbana; e Cultura, Esporte e Lazer.

O componente mobilidade do Projeto Brasília 2060 visa a formulação de propostas estratégicas com o propósito subsidiar a gestão pública, disponibilizando informações-chave em forma de uma Linha de Base, elaborada no decorrer de 2014 e 2015. Dando continuidade ao processo de refinamento da Linha de Base, verificou-se a necessidade de diálogo em torno dos principais temas pré-levantados com objetivo de validação e aprofundamento desses temas, com a participação de atores relevantes para o contexto estudado.



CONTEXTUALIZAÇÃO: PROJETO BRASÍLIA 2060

O Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia, Unidade de Pesquisa vinculada ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), tem, por 60 anos, absorvido, desenvolvido, customizado e operacionalizado ferramentas e metodologias que permitem o desenvolvimento de sistemas de informação de forma compartilhada, agregando valor à informação produzida em sistemas regionais, estaduais ou setoriais e dando visibilidade nacional aos dados sistematizados em diferentes instâncias.

O Ibiict vem desenvolvendo ações com o objetivo de estruturar sistemas de informação para atender diferentes setores da economia nacional, a exemplo do Serviço Brasileiro de Respostas Técnicas (SBRT), que atende às necessidades de informação de pequenos empreendedores. Entretanto, embora esse exemplo possa ser entendido como avanço expressivo, a avaliação que o Instituto faz é de que muito ainda tem de ser feito. Observa-se que a infraestrutura informacional para a tomada de decisão não tem sido tratada com a devida importância e a informação só começa a ser vista como elemento de valor e estratégico a partir da revolução tecnológica que propiciou a sociedade da informação.

Tendo por referência este contexto, desde janeiro de 2014 o Ibict vem desenvolvendo o Projeto Brasília 2060, cujo objetivo principal é o resgate da atividade de planejamento. Neste sentido, o Projeto representa um experimento de elaboração de políticas, planos e programas públicos, tendo como objeto de trabalho a cidade de Brasília e seu entorno, com duas características principais.

A primeira é a adoção de um método de trabalho, que tem sua origem na avaliação de sustentabilidade. Por este método qualquer trabalho de prospecção de futuro deve ser embasado em visão detalhada e precisa do presente, ou seja, na construção de uma linha de base. Ademais deste aspecto, o método prevê que a formulação de políticas, planos e programas tem de ser realizada tendo-se sempre em consideração a dimensão territorial e a avaliação de impactos das opções de futuro adotadas.

A segunda é o desenvolvimento de um sistema de informações que colete, organize, sistematize e dissemine informações de três naturezas: estatísticas, textos e imagens e informações georreferenciadas. O Projeto Brasília 2060 adotou seis áreas temáticas para o processo de experimentação de formulação de políticas, planos e programas: Educação; Saúde; Segurança Pública; Ciência, Tecnologia e Inovação; Mobilidade Urbana; e Cultura, Esporte e Lazer.

OBJETIVOS

Este workshop, atendendo a demanda em torno de subsídios para o refinamento das opções estratégicas em mobilidade urbana, teve por objetivos específicos:

- * Ampliar o conhecimento sobre a área focal mobilidade a partir da apresentação do diagnóstico prévio e das palestras sobre os temas estratégicos pré-levantados: Sistematização da Informação, Gestão do Transporte e da Mobilidade e Organização do Espaço Urbano.
- * Complementar estudos de base a partir de proposições estratégicas e factíveis para cada uma das áreas pré-levantadas como prioritárias para discussão.

PROGRAMAÇÃO

A programação do evento foi apresentada aos participantes no início das atividades. Ao longo dos dois dias, houve algumas adaptações quanto aos horários, mas o programa seguiu com tranquilidade, de modo que fossem cumpridos os objetivos de cada etapa.

Dia 1: 25/11/2015 – Workshop Mobilidade – Brasília 2060	
8h30	Boas-vindas com café da manhã e credenciamento
9h00	Abertura oficial e apresentação dos participantes
9h15	Palestras de contextualização Apresentação da metodologia
12h00	Almoço
14h00	Trabalho em 4 subgrupos: diálogos sobre opções estratégicas
16h00	Coffee break
16h20	Continuidade dos trabalhos nos 4 subgrupos
18h00	Próximos passos, avaliação do dia e encerramento
Dia 2: 26/11/2015 – Workshop Mobilidade – Brasília 2060	
9h00	Programação do dia e orientações para plenária
9h10	Apresentação dos resultados dos 4 subgrupos de trabalho
10h30	Coffee break
10h50	Diálogos em plenária
12h00	Avaliação da oficina
12h15	Encerramento e agradecimentos finais

RELATO DAS ATIVIDADES

O evento teve início com a composição da mesa de abertura por representantes do Ibict e representantes do Setor de Mobilidade Urbana do Distrito Federal.

Nas falas de abertura, **Cecília Leite**, diretora do Ibict, destacou que:

- Todo serviço de transporte da região metropolitana tem Brasília como destino final, esse é o fator que mais dificulta a situação da mobilidade.
- A integração de informações é muito importante, há informação de monitoramento nos diferentes órgãos, mas elas não são compartilhadas.
- É constatado que existe um grande volume de informação dispersa e isso gera retrabalho e aumenta custo tanto de recurso financeiro quanto humano. Integração facilita o trabalho do gestor e traz resultado impactante para o cidadão.

Em sua explanação inicial, o Coordenador Geral do Projeto Brasília 2060, **Paulo Égler**, apresentou os termos gerais do projeto, seus objetivos em fase atual. Em sua fala, destacou:

- O Projeto Brasília tem como objetivo um exercício da atividade de planejamento, levando em consideração elaboração de políticas, planos e programas públicos.
- A maior dificuldade encontrada na elaboração de planejamento no Brasil é a desorganização da informação disponível.
- Será lançado um Atlas de Brasília, trabalho de mapeamento adotando conceito de Unidades Espaciais de Informação, unidade menor do que distrito e município para facilitar visão regrada e dinâmica desses territórios.

Após as falas de abertura, deu-se início às apresentações temáticas em mobilidade urbana.



Alessandro Barbosa, da Coordenação de Pesquisa em Mobilidade Urbana do Projeto Brasília 2060, destacou:

- No final do ano de 2007 foi criado sistema de bilhetagem automática no Distrito Federal viabilizando cálculo mais preciso de demanda e número de pessoas transportadas no sistema.
- Em julho de 2008, foi extinto o STPA (Sistema de Transporte Público Alternativo). Dentro do STPA não havia controle do número de viagens feitas pelas vans e outros transportes coletivos.
- Houve acréscimo da frota do transporte regular em 2008.
- Projeção de 2900 mi habitantes para o DF em 2016.

- Brasília é o local que há a segunda maior dispersão urbana no mundo, perdendo apenas para Mumbai, na Índia.
- Em julho de 2013, foi lançado decreto de integração do novo modelo de transporte público do DF, que integrou todos os modais do novo sistema à companhia metropolitana.
- Pensar em mobilidade é pensar em qualidade de vida.
- Brasília possui a maior estrutura cicloviária do Brasil, mas o planejamento não é satisfatório porque ela não foi projetada levando em consideração quem utiliza esse modo de transporte. Pode-se destacar o número elevado de mortes de ciclistas.

Fábio Ney Damasceno, palestrante convidado, pontuou em sua fala:

- A mobilidade urbana e a saúde são os temas centrais na mídia em Brasília.
- Como aumento do poder aquisitivo do brasileiro, houve um aumento grande no número de veículos particulares. O objetivo agora é investir para que isso seja revertido, e trazer o usuário do transporte particular de volta para o transporte coletivo.
- Se não forem agregados esforços de diferentes entidades dificilmente haverá evolução na mobilidade urbana.
- É muito importante “não inventar a roda” e usar planejamentos já existentes para evoluir, não tendo que iniciar um processo novo a cada mudança de governo.
- Grande diferença entre Brasília e Espírito Santo é a disponibilidade de projetos em Brasília.

Comentários sobre a fala do Fábio:

- Foi perguntado se discussão entre política de Estado e política de governo foi resolvida no Espírito Santo e Fábio diz que não, que o projeto foi todo paralisado por questões políticas.

O Pastor Willy Gonzáles Taco trouxe os seguintes pontos em sua fala:

- Fez questionamento sobre o que significaria para cada cidadão o ano 2060. Como pode ser feito um planejamento dentro deste contexto?
- Infraestruturas foram construídas tendo como focos principais os automóveis.
- Apesar de toda a tecnologia desenvolvida e utilizada, o foco precisa ser na pessoa, é necessário que sejam entendidos os desejos e anseios das pessoas.
- Tudo que fazemos está limitado pelo tempo e espaço, por isso é importante saber como será a configuração das famílias no futuro, comportamento das pessoas, onde será a fonte de trabalho para que se possa fazer um planejamento eficiente de mobilidade.

O Prof. Dr. Ronald Belo Ferreira levantou reflexão sobre:

- É muito importante priorizar o sujeito e não o “usuário”; a emoção deve ser ponto central para análise.
- O Distrito Federal, em sua grande totalidade, não possui vida urbana, pode ser considerado como uma rodovia.
- A pulverização de áreas residenciais dificulta a implementação de transportes coletivos, não houve planejamento que contemplasse a circulação de pedestre, de transporte e sistema viário.
- Todas as obras realizadas em rodovias são feitas priorizando automóveis privados.
- É necessário desenvolver subcentros em diferentes regiões para que as pessoas possam se ver e se relacionar, para que as pessoas não precisem se deslocar em distâncias muito grandes para atender suas necessidades de cotidiano.
- O planejamento deverá assumir uma nova visão que considere relações sistêmicas entre uso e ocupação, circulação, transporte e geometria viária. A segregação deles ou uma focalização isolada irá promover conflito que afetará a mobilidade/acessibilidade.

METODOLOGIA: Mercado de Informações



O Mercado de Informações é uma técnica amplamente utilizada em diferentes contextos de trabalhos participativos e pode ser aplicado a grupos com escalas maiores. A técnica recebe o nome de mercado de informações fazendo uma alusão aos processos de troca e circulação de pessoas que ocorrem nos mercados comuns. Ao invés de bens de consumo, entretanto, têm-se informações.

As informações representam a mercadoria que será compartilhada, trocada e pelas quais os participantes circularão em busca no mercado. Dessa forma, é possível compreender que o mercado de informações é estruturado a partir de temas de relevante interesse para o grupo, escolhidos previamente pela equipe de moderação e coordenação do evento e nortearão as discussões dos participantes.

Assim como em um mercado, os participantes circulam entre os ambientes e tratam de informações específicas em cada momento, permitindo a integração de assuntos abordados em estações anteriores.

No presente caso, os participantes foram divididos em quatro subgrupos de acordo com as temáticas estratégicas levantadas na fase de diagnóstico da linha de base. Após o levantamento das propostas relativas a cada temática, o grupo guardião de cada tema foi convidado a consolidar o texto final, bem como fazer a priorização de sugestões a partir dos critérios de relevância e possibilidade de implementação.

PLENÁRIA

No âmbito da plenária, um representante de cada grupo temático foi convidado a apresentar os resultados dos trabalhos. Após, abriu-se espaço para que os participantes manifestassem livremente argumentos para dissensos a partir da inscrição ordenadas das falas. Os resultados dos trabalhos em grupo, já com marcações das considerações em Plenária, encontram-se em seguida.



RESULTADOS

Tema 1: SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

1. Padronização dos conceitos relativos à mobilidade.
2. Definição de uma base de informação de origem (ex.: zona de tráfego – pesquisa de origem e destino/OD, geração e distribuição de viagem e escolha modal).
3. Padronização, unificação e democratização de banco de dados.
4. Interoperabilidade entre sistemas (ex.: bilhetagem).
5. Realização de pesquisas O-D periódicas.
6. Utilização de novas tecnologias de pesquisa objetivando a redução dos custos de O-D periódicas.
7. Implementação do geoprocessamento para retroalimentação da informação e após a utilização do modelo nacional de georreferenciamento (INDE).
8. Sistema de informações operacionais, aos usuários e de monitoramento e gestão.
9. Documentação do sistema (ex.: dicionário de dados, casos de uso, etc.).
10. Incorporar novas tecnologias de informação para o usuário (ex.: app mobile).
Novas propostas:
11. Diminuir assimetria de informação, os dados deverão ser confiáveis e retroalimentados pelos usuários dos sistemas de mobilidade.
12. Aderir e implementar os avanços tecnológicos contemporâneos (ex.: “teletransporte, teleserviços”).
13. Buscar que todas as pessoas e atores sejam consumidores e produtores de informação.
14. Datacenter
Prioridade 1: Padronizar, unificar e democratizar o sistema de dados, definindo de uma base de informação de origem (ex.: zona de tráfego – pesquisa de origem e destino/OD, geração e distribuição de viagem e escolha modal).
Prioridade 2: Buscar que todas as pessoas e atores sejam consumidores e produtores de informação, incorporando novas tecnologias de informação para o usuário.
Prioridade 3: Implementar sistema de informações operacionais: <ul style="list-style-type: none"> • aos usuários; • de monitoramento; • de planejamento; e • de gestão.

Tema 2: GESTÃO DOS TRANSPORTES E DA MOBILIDADE

1. Adensamento de áreas para viabilizar determinados modais de transportes.
2. Para fazer o planejamento, conhecer todo o sistema.
3. Geoprocessamento de dados: os dados de cada órgão devem poder ser acessados livremente por qualquer cidadão e qualquer órgão; dados interoperáveis.
4. Criação de grupos formados por pessoas dos diferentes grupos para elaboração do

planejamento regional.
5. Definição de competências.
6. Pensar não apenas diretamente em transporte. Deve-se pensar em mobilidade.
7. Compreender a gestão como administração, planejamento, monitoramento, controle e fiscalização.
8. Governo deve simplificar a gestão do transporte: mais simples e mais eficaz. Avaliação dos serviços prestados; menor tamanho do estado e maior produtividade.
9. Um sistema em que todos os órgãos trabalhem juntos; todos os municípios devem ter o mesmo sistema.
10. Mesma diretriz para todos os órgãos.
11. Integração dos modais motorizados e não motorizados.
12. Criação de novos polos para desafogar o centro e resolver parte do problema de transporte – descentralizar as atividades urbanas criando novos polos atrativos e residências.
13. Continuidade de gestão entre governos (política de estado e não de governo).
14. Priorização de modais coletivos e não motorizados.
15. Ao se pensar nas instituições, incluir a sociedade civil para as discussões.
16. Mobilidade não é apenas mexer no transporte, é mexer na estrutura da cidade. Ônibus, metrô, bicicleta... são ferramentas. Deve-se conhecer bem o todo, as necessidades da população.
17. Criar instrumento legal para viabilizar o consórcio da RIDE/AMB.
18. Melhor coordenação entre os planos de Mobilidade e de Ordenamento Territorial.
19. Criação do Sistema Nacional de Mobilidade (conjunto integrado dos sistemas de mobilidade estaduais e municipais).
20. Ampliação do controle e fiscalização social coletiva e individual (ex.: transparência e conselhos com participação da sociedade).
21. Tornar o transporte coletivo mais atrativo para segmentos de maior poder aquisitivo especialmente a classe média.
22. Adotar medidas de restrição ao automóvel.
23. Qualificação do corpo técnico.
24. Convergência e diálogo na gestão.
25. Continuidade nas políticas de mobilidade.
26. Público sobrepor questões corporativas.
27. Gestão de mercados e serviços.
28. Gestão da informação.
29. O cidadão tem que ser o avaliador da mobilidade.
30. Empoderamento dos agentes de Estado e cobrança dos entes públicos.
31. Gestão inclusiva (modos ativos, cidadãos vulneráveis, etc...).
Prioridade 1: implantar a gestão como administração, planejamento, monitoramento, controle e fiscalização com foco na qualidade do serviço prestado.
Prioridade 2: Transparência e maior participação da população na tomada de decisões e maior integração entre os órgãos envolvidos nas ações de mobilidade.
Prioridade 3: Adotar medidas que contribuam no fortalecimento da integração dos modais coletivos e não motorizados em detrimento ao transporte individual

motorizado.

TEMA 3: Sistemas de Informação.

1. Descentralização por meio da criação de subcentros por meio do reordenamento territorial, tendo como atrativos a oferta de serviços, atividades econômicas, culturais, de postos de trabalho e moradia, considerando as peculiaridades e vocações locais.
2. Concentração da gestão das estratégias de engenharia de tráfego, transporte e mobilidade urbana em um único órgão (planejar, executar e monitorar). Respeitando os canais de comunicação entre os entes envolvidos.
3. Redistribuição, equalização e humanização do espaço público, por meio de: *Melhoria da oferta e da qualidade dos transportes públicos; *Realocação dos recursos financeiros (investimentos, manutenção, etc); *Definição do modelo de organização das atividades no território.
4. A implantação destes subcentros deve estar alicerçada em uso democrático do território, estudos de viabilidade considerando os preceitos de Engenharia de Transporte e de geração de viagem.
5. Potencializar o uso dos espaços urbanos por meio da oferta de segurança viária e de segurança pública aproveitando os elementos já existentes.
6. Resgate e sistematização de elementos pertinentes à mobilidade, equalização destes conceitos básicos e calibragem à realidade candanga.
7. Revisão e reanálise contínua do uso e ocupação do solo respeitando a infraestrutura urbana atual e prevista e a organização natural da cidade.
8. Vetorização dos eixos de transportes como indutor de desenvolvimento.
Prioridade 1: Redistribuição, equalização e humanização do espaço público, por meio de: * melhoria da oferta e da qualidade dos transportes públicos; * realocação dos recursos financeiros (investimentos, manutenção, etc); e * definição do modelo de organização das atividades no território.
Prioridade 2: Planejamento e gestão integrados do território e da mobilidade de modo sustentável.
Prioridade 3: Descentralização e reordenamento territorial tendo como atrativos a oferta de serviços, atividades econômicas, culturais, moradia, educação, saúde e lazer, considerando as peculiaridades e vocações locais.

ENCERRAMENTO

Durante as considerações finais, a Coordenação de Mobilidade agradeceu a todos presentes e realçou que:

- Esta é apenas uma etapa do trabalho, haverá continuidade.
- A complexidade dos temas faz necessária a fragmentação e o trabalho em etapas. Será um grande desafio organizar e agrupar temas dentro de uma visão de planejamento do futuro.
- É importante definir visões de futuro com mais clareza, definir diretrizes de sustentabilidade para o futuro.
- Foi reafirmada a importância de se pensar no coletivo e não em um grupo isolado de pessoas para que planejamento seja relevante.
- Há a necessidade de colhimento de ideias heterogêneas e não apenas de técnicos e engenheiros, por isso foram convidados pessoas de diferentes áreas e especialidades.

AVALIAÇÃO DA OFICINA

A avaliação da oficina se deu por questionário entregue a todos os participantes, de forma que pudessem contribuir com sugestão para melhoria da metodologia, logística ou escopo. Os resultados, no geral positivos, encontram-se no anexo 2 deste relatório.

Após o evento, a Coordenação temática de Mobilidade reuniu-se para dialogar sobre os principais resultados, contribuições para a pesquisa e sobre a relevância da etapa participativa para o processo. No entendimento da coordenação temática de Mobilidade o Workshop contemplou os resultados esperados para a etapa participativa da pesquisa, pois serviu para o compartilhamento das informações levantadas na linha de base e ainda subsidiou a pesquisa com propostas calcadas em experiência dos presentes.



ANEXO 1: Relatoria da síntese dos argumentos em Plenária

Dia 25/11

Participantes fizeram seguintes colocações:

- Planejamentos devem ser feitos tendo em vista às necessidades do cidadão, das famílias e indivíduos.
- Importante levar em consideração a relação entre Plano Piloto com zonas adjacentes, assim como no eixo que divide Brasília, Anápolis, etc.
- O adensamento de Brasília pode beneficiar planejamento do transporte ou cidade por ser planejada em torno de sistema rodoviária está fadada?
- Projetos que não sejam setorizados precisam ser feitos para que viabilize circulação de pedestres em comércio local. Agradabilidade que vai atrair e fazer funcionar subcentros.
- Construir integração do sistema. É necessário ver cidade como um todo. O sistema precisa convidar as pessoas para ocupar os espaços vazios as dando condições e opções. Todos os modos de transporte precisam se conectar.

Dia 26/11

Comentários do Grupo 1 – Sistemas de informação:

- Geoprocessamento não foi incluído como prioridade porque monitoramento dentro da prioridade 3 já o contempla.
- Sistema de informação: se faz necessário aplicar um filtro nas propostas tendo como meta o ano de 2060.
- Foi sugerido que o termo “usuário” seja substituído pelo termo “cidadão” pela restrição que o termo “usuário” traz para a proposta de mobilidade.
- Há uma discrepância na base de dados de diferentes entidades, por isso é importante que seja definida a base de dados que será utilizada para que propostas possam ser elaboradas.

- Informação precisa ser disponibilizada para o cidadão em diferentes níveis e de forma precisa para que se tenha confiabilidade no sistema de transportes.
- Foi levantada a importância da unificação do banco de dados do sistema de informação. Os dados precisam ser tratados para que planejamento seja elaborado de forma eficaz.
- Foi questionado se um único banco de dados é sustentável.
- É necessário refletir se dado é informação dinâmica ou estática. Em um curto período de tempo a situação socioeconômica do país pode mudar então o dado coletado no passado se torna ineficiente. É necessário pensar de forma dinâmica para que o planejamento possa ser elaborado de forma apropriada.
- Sistema de informação precisa ter cidadão como participante.
- Sistema único de informação não é viável financeiramente. Mais produtivo seria ter uma base que seja alimentada por informações de sistemas já existentes.
- É importante o entendimento mais preciso de como o sistema funciona atualmente.
- Estão sendo utilizados dados apenas do GDF ou também de outros estados adjacentes? É importante que haja comunicação de dados do GDF e de outros estados.

Comentários do Grupo 2 – Gestão:

- Adensamento urbano não pode ser feito para que haja uma adaptação a um determinado meio de transporte.
- Melhor alternativa ao adensamento seria distribuir melhor atividades em subcentros mais autônomos para reduzir necessidade do uso de um transporte.
- Unidades de Conservação existentes precisam ser consideradas quando se pensa em adensamento urbano.
- Há limitações de acessibilidade na cidade e este é um ponto que geralmente não é considerado em primeiro plano e é muito importante que seja discutido, até mesmo para melhoria de qualidade de vida para os idosos.

- Foi questionado se o governo deveria ser mais incisivo em desestimular o uso do transporte particular para atrair classe média a usar transporte público.
- Planejador e gestor precisam conhecer mais o sistema e utilizar o sistema. Cidadãos precisam participar e contribuir mais.
- Sem a conscientização da população de classe média sobre benefícios, não haverá migração para transporte coletivo. Dificultar uso de transporte particular não é suficiente, é necessário incentivar e conscientizar também.
- Pensar em DF apenas priorizando transporte não motorizado é um erro pelas distâncias percorridas entre cidades.
- Importante reequilibrar matriz de deslocamento e de investimento nas áreas públicas.
- É importante que se tenham indicadores para viabilizar gestão e determinar quais seriam os indicadores ideais.
- Considerar como automóvel particular pode ser utilizado em integração de mobilidade pelo fato de fazer parte da cultura da cidade.
- Para um bom planejamento, é necessário fazer diagnóstico, identificar público e realidade das pessoas. 600 mil pessoas transitam para Brasília e zona metropolitana; demanda precisa ser mapeada e identificada.

Comentários do Grupo 3 – Organização do espaço:

- Foi indicado para substituir utilização do termo “entorno” por “região metropolitana”, "entorno" é considerado pejorativo.
- Alterar também termo “vocações” para “potencialidades” ou “*smart territories*” - territórios inteligentes.
- Planejamento precisa ser processo contínuo. Experiência da gestão precisa realimentar planejamento.

- Falou-se pouco sobre Goiânia e áreas rurais. Cidades que têm crescido muito nos últimos anos estão sendo pouco consideradas. Agronegócio e agroindústria precisam ser levadas em consideração no planejamento de mobilidade.
- Importância no crescimento de subcentros urbanos é reforçada para o não surgimento de novas cidades satélites.
- Foi destacada a importância para capacitação tanto do cidadão como dos gestores que serão responsáveis para a elaboração de planejamentos.
- Já há decretos direcionados para a acessibilidade, mas não há fiscalização. Não se devem criar mais normas e sim fazer cumprir com mais monitoramento e fiscalização mais rígida de decretos já existentes.
- Espaço urbano é local onde há consumo e produção. Logística urbana deve ser trabalhada e discutida para atender a população.
- Os cidadãos precisam experimentar outros modais além do que estão acostumados para sensibilizar na formulação de novos meios de mobilidade urbana.
- O transporte precisa se associar ao uso do solo. É necessário se informar de projetos já existentes e o planejamento de mobilidade precisa ser feito junto com o planejamento urbano e territorial.

Considerações finais:

- Foi feito um agradecimento a todos os presentes e realçado que esta é apenas uma etapa do trabalho, que haverá continuidade.
- A complexidade dos temas faz necessária a fragmentação e o trabalho em etapas. Será um grande desafio organizar e agrupar temas dentro de uma visão de planejamento do futuro.
- É importante definir visões de futuro com mais clareza e definir diretrizes de sustentabilidade para o futuro.
- Foi reafirmada a importância de se pensar no coletivo e não em um grupo isolado de pessoas para que o planejamento seja relevante.

- Há a necessidade de colhimento de ideias heterogêneas e não apenas de técnicos e engenheiros, por isso foram convidados pessoas de diferentes áreas e especialidades.