

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA FINAL DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE JOAÇABA

No dia vinte e sete de julho de dois mil e vinte e um, as dezenove horas, foi realizada no Teatro Alfredo Sigwalt a audiência pública final do plano de mobilidade urbana do município de Joaçaba, sendo que ela também foi transmitida de forma online pelo canal oficial do CINCATARINA no youtube. A audiência contou com a presença de membros da comunidade de forma presencial e online, e a equipe técnica do CINCATARINA. A presente ata destaca os principais pontos apresentados na audiência, que iniciou com o Sr. Gustavo Marcondes saudando os presentes e explicando que o plano de mobilidade urbana é baseado na política de desenvolvimento urbano, tendo como enfoque a integração entre modais e a acessibilidade dentro do território municipal, destacando que por Joaçaba possuir mais de vinte mil habitantes a elaboração do plano se torna obrigatória, além do mais, para que um plano seja aprovado, deve possuir alguns conteúdos mínimos, entre eles, os serviços de transporte coletivo, circulação viária, revisão do plano a cada dez anos, etc.. Posteriormente, destacou o fato de o plano ter sido elaborado por um conjunto de pessoas, englobando a municipalidade, a equipe técnica do CINCATARINA a comissão e a população. Logo após, a Srta. Mayara Zago assumiu a palavra, falando que o plano de mobilidade urbana é composto por diagnóstico (leitura técnica e leitura comunitária), eixo de estratégias e minuta de projeto de lei, sendo que todos eles são divididos em seis eixos, pedestres, bicicleta, transporte coletivo, cargas e mercadorias, circulação viária e requalificação urbana. Com relação ao diagnóstico, comentou que ele inicia tratando das condicionantes do município (declividade, uso e ocupação do solo, hidrografia etc.) e após, é trabalhado a parte da leitura comunitária, onde ocorre a participação popular através de questionários individuais, reuniões comunitárias e o projeto eu me mexo muito. A segunda etapa do plano, é a elaboração do eixo de estratégias, sendo ele separado em objetivos (o que se pretende alcançar com o plano), diretrizes (bases legais), metas e ações (definição das propostas, separadas em curto, médio e longo prazo, possuindo um total de 73 ações) e as recomendações (projeções de como as propostas podem ser executadas). Ainda, foi apresentado como as duas etapas estão conectadas em cada um dos eixos, começando por pedestres, onde no diagnóstico, foi constatado que há um grande número de calçadas com largura inferior a dois metros e muitas delas estão sem pavimentação, o mobiliário urbano e os postes de iluminação pública são mal distribuídos, há escassez de faixas elevadas e de pedestres conectando as quadras e vias, não a arborização urbana e rotas acessíveis, existem muitas calçadas sem continuidade e desconectadas dos pontos de embarque e desembarque e as pontes e passarelas não possuem um espaço definido para os pedestres. Com isso no eixo de estratégia são sugeridas algumas soluções para estas problemáticas, divididas em curto, médio e longo prazo, sendo elas: projetar e executar rotas acessíveis conectando áreas de grande fluxo, tendo também uma conexão entre estas rotas; Criar um plano de arborização; Requalificação das passarelas existentes e das sinalizações horizontais e verticais das travessias; Realização de estudo de

Inovação e Modernização na Gestão Pública

viabilidade técnica para implantar duas faixas elevadas na BR-282, pois, os moradores dos bairros opostos a rodovia tem dificuldade em realizar a travessia atualmente; Verificação da viabilidade para implantar duas passarelas sobre o Rio do Peixe; Regulamentar os padrões construtivos para escadarias; Projetar escadarias entre o bairro Flor da Serra e Centro, bairro Santa Tereza e Centro e a área alta e baixa do bairro Santa Tereza; Implantar parklets e tornar obrigatória a sua aprovação e regulamentar os procedimentos para sua aprovação. Adentrando no eixo bicicleta, foi constatado no diagnóstico a ausência de paraciclos próximos a malha cicloviária existente, ausência de arborização e de malha cicloviária nas vias arteriais e coletoras. Além disso, a malha cicloviária existente possui descontinuidades e ausência de conexão com os pontos de embarque e desembarque existentes, há a falta de ciclovias em novos loteamentos e a ausência de paraciclos próximos as edificações comerciais, enfatizando que os últimos dois tópicos já são trabalhados na lei do plano diretor. Com relação as diretrizes propostas para este eixo, foi especificado larguras ideais para execução da malha cicloviária, seja ela ciclovia, ciclofaixa ou ciclorrota, tendo como metas e ações para este eixo: regulamentar os padrões construtivos para esta infraestrutura; Requalificar a malha cicloviária existente e implantar paraciclos com o objetivo de efetivar a utilização deste modal; Projetar e executar a malha cicloviária; Implantar dezoito paraciclos adjacentes a ela e realizar estudo de viabilidade técnica para aproveitamento de Áreas de Preservação Permanente na execução da rede cicloviária. O próximo eixo apresentado foi o de transporte coletivo, onde foi apontado no diagnóstico a ausência de acessibilidade nos pontos de embarque e desembarque, falta de informação e disponibilização de rotas e horários do transporte coletivo para a população, tendo sido uma grande problemática no desenvolvimento do plano, quantidade limitada de pontos, horários e itinerários nas localidades afastadas, ausência de espaços físicos para pontos de embarque e desembarque, falta de integração entre os modais de transporte, veículos sem adaptação para carregar bicicletas, ausência de terminal urbano integrado e falta pontos de embarque e desembarque acessíveis próximos as escolas. Assim como nos demais eixos, foram apresentadas diretrizes, afim, de auxiliar no planejamento deste modal, como a forma ideal de implantar os pontos de embarque e desembarque nas calçadas e a execução de baias de ônibus com dimensões adequadas. No item metas e ações, foi proposto a revisão e padronização dos itinerários conforme o termo de concessão de uso; A realização de estudo de viabilidade para o transporte atender a área rural, sugerindo a implantação de itinerários testes na linha Santa Clara Baixa e Linha Bonitinho; Regulamentar padrões construtivos para execução de pontos de embarque e desembarque; Instalar sistema de informação estático (sinalização de quais linhas passam no local e seus respectivos horários) nos pontos de embarque e desembarque; Disponibilizar um sistema dinâmico de informação com as linhas do transporte (podendo ser feito no site da prefeitura e da empresa ou por aplicativo), além do mais, foi constatado que todos os itinerários do transporte coletivo passam pela rua Francisco Lindner e nas avenidas Barão do Rio Branco e XV de Novembro, por isso se torna necessário aumentar a capacidade destes pontos de embarque e desembarque, assim como implantar um terminal rodoviário nas imediações destas

Inovação e Modernização na Gestão Pública

vias; Executar um bicicletário público em frente a Prefeitura Municipal, criar um espaço para estacionamento público próximo a antiga rodoviária integrado ao ponto; e implantar pontos de embarque e desembarque que atendam toda a área urbana consolidada. Com relação ao eixo de cargas e mercadorias, foi diagnosticado a ausência de rotas alternativas e regulamentação de horários para carga e descarga, baixa quantidade de vagas para este fim próximos aos polos geradores de viagem e o fato da SC-150 trazer um grande fluxo destes veículos para a área central da cidade, com isso foi proposto a regulamentação de horários para carga e descarga no município, ampliação da fiscalização de carga e descarga em locais impróprios e desvio do fluxo de cargas gradativamente para o contorno viário. O penúltimo eixo apresentado foi o de circulação viária, tendo sido diagnosticado que o desenho viário prioriza os automóveis, que os pontos de conflito causam insegurança para pedestres e ciclistas, há um número grande de automóveis estacionados nas vias centrais, não há bolsões de estacionamento e edifícios garagem no município, existe uma carência com relação as opções de integração entre Joaçaba e Herval d'Oeste, ausência de sinalização viária e de pavimentação nas vias mais afastadas da área central. Com base nisso, foi proposto realizar seis intervenções viárias na área urbana da sede, sendo as duas primeiras para implantação de rotatórias para facilitar o fluxo dos locais, a terceira e a quarta seriam um alargamento de pista da Ponte do Trabalhador para futura requalificação urbana e mudança de direção da Rua Cel. Artur Pereira e as duas últimas relacionadas a melhoria da sinalização viária e implantação de controle semaforico inteligente. Além disso, foi realizado a atualização do mapa do sistema viário e da hierarquização viária, propondo criar critérios de pavimentação das vias. Outro cartograma elaborado, foi o de vias projetadas, propondo a criação de uma conexão entre os distritos industriais de Joaçaba e Luzerna através de vias rurais existentes, tento o intuito de futuramente ser executado um contorno viário nestas regiões, entretanto para já haver um redirecionamento do tráfego, é sugerido a manutenção, alargamento e sinalização das vias rurais destacadas no mapa. As últimas sugestões apresentadas deste eixo são a elaboração de projeto e execução de uma ponte entre Joaçaba e Herval d'Oeste, bem como a avaliação técnica para implantação do parque linear do Rio do Tigre. O último eixo é o de requalificação urbana, onde é recomendado a criação de ruas completas ou compartilhadas, com a intenção de buscar a democratização do espaço da via, a priorização da mobilidade ativa e coletiva sem retirar o espaço do automóvel, locais para convivência e permanência nas vias, ativação do bairro e dos comércios e a integração entre os modais de transporte. Outras recomendações são de ao projetar ou requalificar uma via sempre seguir a hierarquia viária prevista na lei 12.587/2012, ao requalificar uma via com gabarito inferior a quatorze metros, levar em consideração os cortes esquemáticos apresentados no plano e mobilidade urbana e quando os gabaritos forem superiores a quatorze metros, seguir as determinações da lei de parcelamento do solo do município, até mesmo nas vias já consolidadas. Posteriormente foi apresentado alguns cenários criados, ressaltando as possibilidades de mudanças nestas vias. Em seguida o Sr. Gustavo assumiu a palavra, explicando a tabela de estimativa de custos, destacando que esta verba pode vir de diferentes fontes, como

Inovação e Modernização na Gestão Pública

o poder Público Estadual ou Federal, podendo ser fontes privadas ou de financiamentos federais. Logo após, salientou que o plano se fraciona em três partes, sendo a última o projeto de lei, que foi dividido em quatro títulos, o primeiro está totalmente vinculado ao eixo de estratégias, o segundo traz os instrumentos de participação democrática e a criação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, que é um conselho deliberativo e consultivo, além do mais prevê também as audiências e conferências (realizadas após 3 anos, 6,5 anos e 10 anos) para apresentação dos resultados alcançados no decorrer dos anos. O terceiro título se refere aos financiamentos e o último das disposições finais. Ademais a Srta. Mayara assumiu a palavra destacando que os principais benefícios do plano é a integração dos modais, a distribuição democrática das vias, segurança, acessibilidade universal, permanência nas vias e melhora na qualidade de vida. Posteriormente foi aberta a palavra para os presentes, sendo o primeiro a comentar o Sr. Cristiano Rodrigo Mendonça, destacando o fato de não ter percebido na apresentação a integração no plano entre as cidades de Joaçaba e Herval d'Oeste, sendo que isso ocorre diariamente na cidade, um exemplo é o transporte público, onde alguns alunos de Luzerna param em Joaçaba e vão a pé para Herval d'Oeste por causa da falta de integração entre os transportes coletivos. Além do mais sugere a mudança de algumas vias para mão única e o aumento da quantidade de ciclovias. O Sr. Gustavo respondeu que o plano de mobilidade urbana de Herval d'Oeste já foi iniciado e com relação ao transporte coletivo, concordou que é uma problemática, mas isso foi trabalhado no plano, sendo sugerido a integração dos três municípios (Joaçaba, Luzerna e Herval d'Oeste) e a instituição de uma comissão responsável pela cobrança e regulamentação do transporte coletivo. O Sr. Diego Bairros complementou que as cidades se conversam entre elas e que atualmente a responsabilidade do transporte, por ele ser intermunicipal, cabe ao estado, entretanto se estuda uma possibilidade legal de trazer a responsabilidade disso para os três municípios. O Sr. Gustavo comentou que a lei prevê algumas alternativas para regulamentação do transporte. O Sr. Wilton W. Zukowski agradeceu a todos pelo comprometimento com este trabalho, frisando que atualmente o transporte público coletivo é uma problemática, mas o plano traz propostas a respeito deste tema, concordou também com a opinião do Sr. Cristiano, que a mão única em algumas vias será a única solução para poder haver integração entre os modais, por fim, citou a necessidade de criação de mais uma ponte de conexão entre o município de Joaçaba e Herval d'Oeste. O Sr. Ricardo Massignani tomou a palavra e enfatizou o fato de ser o primeiro plano, por isso, as verbas e energias devem ser gastas priorizando o pedestre e o transporte coletivo, pois assim automaticamente ocorrerá uma melhoria na utilização do espaço urbano. A Srta. Mayara complementou que o plano foi estruturado focando na melhoria da infraestrutura existente para integração de todos os modais com qualidade e acessibilidade. O Sr. Gustavo agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a audiência. Fraiburgo, trinta de julho de dois mil e vinte e um.

Inovação e Modernização na Gestão Pública

RICARDO FELIPE MASSIGNANI
Secretaria de Desenvolvimento e Inovação
Prefeitura De Joaçaba

WILTON WERNER ZUKOWSKI
Diretor de Trânsito Transporte e Mobilidade Urbana
Prefeitura De Joaçaba

MAYARA ZAGO
Analista Técnica IV
CINCATARINA

GUSTAVO MARCONDES
Supervisor de Atuação Governamental
CINCATARINA

Inovação e Modernização na Gestão Pública