

## **ATA DA REUNIÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE JOAÇABA**

No dia dezesseis de março de dois mil e vinte, as quatorze horas e trinta minutos, na Prefeitura Municipal de Joaçaba, foi realizada a reunião com a comissão do plano de mobilidade urbana do município, contando com a presença do Prefeito Sr. Dioclésio Regnani, Sr. Célio Alves de Oliveira, Sra. Angela Zamboni Piovesan, Sra. Gislaine Luvizão, Sr. Denir Zulian, Sr. Maikel Patrzykot, Sr. Michel Carlesso Ávila, Sr. Ricardo Massignani, Sr. Jaison Strapassola, Sr. Marco Aurélio Bissani, Sra. Kelly Correia Sychoski, Sr. Wilton Werner Zukowski e Sr. André Rodrigo Neuhauser e a equipe técnica do CINCATARINA Srta. Mayara Zago e Srta. Clarissa Anrain. A presente ata destaca os principais pontos apresentados na reunião, que iniciou com o Sr. Wilton saudando os presentes e informando que o objetivo da reunião foi de apresentar os assuntos trabalhados no plano até o momento. Na sequência a Srta. Mayara assumiu a palavra, cumprimentando os presentes e dando início a apresentação, destacando inicialmente a diferença existente entre plano (contém informações básicas incluindo objetivos gerais do que se pretende fazer), projeto (tem todas as fases de criação incluindo estudos de viabilidade para colocar em prática a ideia) e execução (ação de executar, de fazer com que um projeto seja realizado de acordo com o previsto). Posteriormente foram apresentados os itens já entregues para o município, como a leitura técnica (entregue em 26/02/2019), contemplando histórico, localização, população, evolução urbana, ambiente físico-territorial, uso e ocupação do solo, hierarquização viária, pontos de congestionamento, polos geradores de viagem, uso e ocupação do solo vs. conflitos viários, pavimentação das vias, acessibilidade e modalidades de transportes, sendo que todas as informações coletadas para o plano foram referentes a realidade da cidade no que tange a mobilidade urbana até a data de entrega da leitura. Posteriormente ocorreu a coleta de dados, realizada por meio de questionários físicos e online recebendo a contribuição de 309 pessoas no período de 19/06/2019 a 04/10/2019 com o objetivo de obter uma análise da percepção das pessoas com relação a cidade e a mobilidade, identificando a realidade dos seus percursos diários, da infraestrutura viária, e dos meios de transporte utilizados., Cabe ressaltar ainda, que a data de distribuição e aplicação dos questionários físicos e online foi compatível com o período de realização das reuniões comunitárias. Logo após foi mostrado um dos resultados obtidos através dos questionários, que foi o cartograma de origem e destino feito por amostragem. Adiante, foi adentrado no tema do projeto “Eu me mexo muito”, onde foi realizado atividades em 5 escolas municipais, com alunos do 3º e 4º ano do ensino fundamental, contando com um total de 128 participações. O objetivo do projeto foi de coletar dados relacionados aos deslocamentos das crianças e os meios de transporte utilizados bem como entender como as crianças percebem o local onde moram, sendo que uma das suas atividades consistia em elaborar um desenho sem nenhum preparo prévio de como era o caminho delas até a escola, isto resultou em desenhos com enfoque na pista de rolamento de veículos motorizados, sem quase nenhuma percepção do seu entorno (faixas de pedestres, calçadas, árvores, praças, etc.), posteriormente, era realizado

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

uma apresentação com alguns conceitos da mobilidade urbana e em seguida, as crianças refaziam esta atividade, agora as mesmas já desenhavam calçadas, arborização, malha cicloviária, faixas de pedestres, pontos de ônibus, etc. Ainda, deste projeto, foi obtido o cartograma de fluxo escolar diário, em que as crianças indicavam o seu trajeto diário e modal de transporte utilizado em um mapa da cidade, possibilitando a coleta dos percursos e dos meios de transportes (ônibus, carro, bicicleta e deslocamento a pé). Ao ser questionada sobre o projeto ser realizado apenas em escolas públicas a Srta. Mayara confirmou que sim, dando sequência a apresentação, trazendo em pauta as reuniões comunitárias, informando aos membros da comissão, que foram realizadas 3 reuniões, com um total de 42 participações, que ocorreram nas datas de 29/08/2019, 24/09/2019 e 26/09/2019. Ainda, foi explicado o método utilizado nestas reuniões, que é o CDP (condicionantes, deficiências e potencialidades) dividido por eixos (circulação a pé, circulação de bicicletas, transporte público coletivo e circulação viária). Por fim, após todas as informações coletadas foi criado o diagnóstico (entregue em 26/11/2019), sendo ele dividido em 4 capítulos (I – Introdução e Contexto, II – Leitura Técnica, III – Leitura Comunitária e IV – Considerações Finais). Também, foi apresentado o cronograma do plano de mobilidade urbana, demonstrando as atividades realizadas, as que faltam realizar, os atrasos e as atividades suspensas, sendo explicado o motivo do atraso ocorrido no projeto em muito, onde as escolas entraram no período de férias e em outro caso a escola ainda não havia realizado as atividades prévias com os alunos, inviabilizando a aplicação do projeto nas datas previstas. As reuniões comunitárias também foram alteradas, pois inicialmente teria apenas uma reunião e por fim, devido ao baixo número de participações foram realizadas três reuniões, travando o processo de tabulação dos dados comunitários, entretanto, o diagnóstico foi entregue com um mês de antecedência previsto no cronograma. Srta. Mayara, enfatizou ainda que o cronograma ficou suspenso, pois o retorno do diagnóstico ocorreu apenas em fevereiro de 2020, mas os trabalhos continuaram neste período com a tabulação dos dados do transporte público coletivo, que atualmente é a maior problemática existente no plano, considerando o material recebido da empresa de transporte público coletivo e a dificuldade em mapeá-los com assertividade. Mesmo com a dificuldade o material foi entregue de forma impressa e digital a comissão e para validação da empresa de transporte coletivo. Foi destacado, que na hora da entrega das linhas, havia mais de 300 rotas diferentes, pois a empresa faz a separação por bairros e apenas com descrição de pontos de referência, na grande maioria dos casos, por este motivo foi necessário interpretá-las e tabulá-las, conseguindo reduzir aproximadamente 200 rotas. Antes de ir para o próximo tópico, foi dada a palavra para os membros presentes na reunião caso houvesse dúvidas. A Srta. Clarissa Anrain destacou que os cartogramas do transporte público foram trabalhosos e demandaram muito tempo para serem elaborados, pois não estavam claramente descritos. Além disso, destacou a importância da conferência da empresa concessionária e validação para dar continuidade ao processo de elaboração dos cartogramas, já que a intenção é disponibilizá-los para população. O Sr. Ricardo informou sua percepção de que os dados recebidos eram bem desconstruídos, dificultando sua interpretação. A Srta.

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

Mayara falou que sua maior dificuldade foi conseguir as informações de horários e itinerários disponíveis a população, pois ao tentar ligar na empresa alegaram não ser possível disponibilizar os horários e itinerários do transporte coletivo remotamente através de e-mail ou através de site/aplicativo. Alegou também que na ida até o escritório da empresa não há a disponibilização de uma tabela ou mapeamento dos horários e itinerários, a menos que informe o ponto de partida e chegada, limitando o acesso da população usuária e desestimulando possíveis interessados em utilizar o transporte. Após finalizado este tema, foi adentrado no assunto do documento denominado prognóstico, o qual está sendo produzido atualmente, sendo apresentado alguns mapas já realizados para serem debatidos com a comissão, o primeiro abordado foi o de rotas acessíveis, ficando as rotas separadas em níveis de prioridade 1, 2 e 3, cada uma das rotas foi definida levando em consideração a ligação das edificações com maior concentração e circulação de pessoas como as escolas, universidades, prefeitura, instituições bancárias, etc., destacando que, quando não for possível realizar esta conexão através da caminhabilidade, será realizada por meio do transporte público, conectando as rotas aos pontos de embarque e desembarque. O segundo mapa apresentado foi o de malha cicloviária, lembrando que esta malha pode ser classificada como ciclovia, ciclorrota ou ciclofaixa, elas ainda estão coincidindo com os corredores de comércio e serviço do plano diretor e se conectando com a malha cicloviária existente na cidade, sendo que em uma das reuniões comunitárias, houve a presença de ciclistas que circulam ativamente no município, os quais demonstraram a dificuldade e insegurança existente em se deslocar pela cidade com bicicleta. A Srta. Clarissa complementou que na reunião comunitária, o trecho que vai até o autódromo foi enfatizado pelos ciclistas como uma possível rota de cicloturismo. A Srta. Mayara falou que a intenção é justamente unir este trecho de ciclovia ao corredor de comércio e serviço para estimular a sua utilização. O Sr. Ricardo comentou que a intenção dos ciclistas é chegar ao Distrito de Nova Petrópolis, sendo que teria a opção de ir pelo João Pires ou pelo Aeroporto. A Srta. Mayara citou a Rua Eliziário de Carli, que atualmente possui um gabarito estreito e por isso seria indicado neste local uma ciclorrota, podendo ser utilizado urbanismo tático para comprovar e validar seu funcionamento. O terceiro mapa apresentado foi o de levantamento de pontos de ônibus, ficando subdividido em existentes, levantados a campo e sugestões de novos locais para implantação baseadas nos locais contemplados com trechos de rotas acessíveis. O quarto cartograma apresentado foi o de intervenções viárias, tendo inicialmente cinco pontos propostos, unindo previsões do município com as necessidades verificadas no levantamento de campo. O último mapa foi o de vias projetadas, apresentando traçados conectando o Distrito Industrial de Luzerna ao Distrito de Nova Petrópolis e ao Distrito Industrial de Joaçaba, estas conexões foram planejadas com o objetivo de diminuir o fluxo de veículos de carga circulando nas áreas centrais do município, e viabilizar a diminuição de fluxo motorizado na área central de Joaçaba, visto que criaria mais possibilidades de locais para se deslocar. Destacando ainda, que o projeto rodoviário destas vias não cabe no plano e sim as diretrizes e funcionamento delas, podendo ser realizado a melhoria e sinalização das vias rurais existentes para gradativamente atender a demanda a curto

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

prazo e diminuir o fluxo central. O Sr. Ricardo questionou se estas vias também estão presentes no plano de mobilidade que foi aprovado em Luzerna. A Srta. Mayara destacou que todas as conexões entre os dois municípios foram trabalhadas considerando vias rurais existentes, e por este motivo não iria interferir em um projeto do contorno viário oficial futuramente, informando ainda que a distância entre os dois Distritos Industriais por este contorno é de aproximadamente 21km, assim como do Centro de Luzerna até o Distrito Industrial de Joaçaba corresponde a mesma distância. A Srta. Mayara encerrou a apresentação e questionou se alguém gostaria de se pronunciar. A Srta. Clarissa enfatizou a comunicação existente entre o plano de mobilidade e o plano diretor, justamente para que ambos sejam exequíveis. O Sr. Ricardo comentou que os dados do plano de mobilidade urbana já estão sendo coletados a algum tempo e que no decorrer foi observada a necessidade de haver uma equipe técnica maior para os debates, reafirmando que os dois planos realmente estão conectados, sendo necessário também ver como cada membro da comissão poderá contribuir, e ainda se deve avançar principalmente na parte de transporte público coletivo, pois caso contrário irão perder em outros itens como ciclovias e rotas acessíveis, por exemplo. A Srta. Mayara elucidou que o CINCATARINA, mesmo após o plano, irá auxiliar e incentivar os municípios a executar os planos e monitorar se eles estão funcionando corretamente, perguntou ainda se todos concordam em ler e analisar o diagnóstico para posteriormente poderem trabalhar efetivamente no prognóstico. O Sr. Marco questionou se poderia ser disponibilizado um novo cronograma com as etapas que estão em andamento para a comissão pudesse se programar durante as etapas do processo, além do mais, acha importante verificar a relação com o município de Herval d'Oeste, ver como o plano vai se posicionar com relação a área rural do município (Distritos e localidades), verificar se não há um traçado de contorno viário antigo para tentar recuperá-lo e realizar um levantamento mais quantitativo e não apenas qualitativo, como por exemplo para compreender de qual local vem o maior fluxo de veículos. A Srta. Gislaíne comentou da existência de uma pesquisa para Trabalho de Conclusão de Curso, contendo todos estes dados e um pré-lançamento de um contorno viário. O Sr. Ricardo comentou que este trabalho já foi encaminhado para o CINCATARINA, porém o traçado antigo, atualmente se tornaria obsoleto. O Sr. Marco voltou a comentar que dependendo do destino, estas vias projetadas apresentadas no cartograma, já são utilizadas como contorno viário. A Srta. Mayara comentou que a intenção é diminuir o fluxo dos veículos de carga do centro, de modo a viabilizar a requalificação urbana como o caso de ruas completas ou alargamento de calçadas. O Sr. Marco comentou que está sendo pensado em fluxo local e não regional, e por fim falou sobre o transporte coletivo, onde a demora para passar as informações pela empresa concessionária e as quantidades de rotas tornam complicada esta disponibilização para a população, e qualitativamente a população não aprovaria tudo isso, então cabe ao plano ser um divisor de águas neste quesito. O Sr. Wilton destacou a importância de trabalhar as vias de conexão intermunicipal com as arteriais ou coletoras, pois atualmente existe um grande fluxo no local, mas isso não está quantificado. A Srta. Mayara comentou que por causa da rodovia, estes locais se tornam linhas de transporte, devendo criar o contorno viário para atrair o

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

fluxo para lá e diminuir a superlotação das vias existentes. O Sr. Michel comentou que a intenção destas vias alternativas é dividir o fluxo das vias principais da cidade. A Srta. Mayara comentou que, como é o primeiro plano de mobilidade urbana do município, sua intenção inicial é trazer diretrizes para ajudar o desenvolvimento de itens já existentes na cidade. O Sr. Wilton considera a utilização das vias locais para escoamento de trânsito uma boa opção, pois atualmente existem muitas pessoas que já fazem este trajeto. A Srta. Mayara comentou que um dos problemas atuais de Joaçaba é a falta de conexões nas vias, com isso o Centro fica sobrecarregado. A Srta. Gislaíne comentou a respeito dos pontos com maior fluxo de pessoas, onde está marcado a UNOESC I, entretanto, durante o dia o movimento ocorre na UNOESC II. A Srta. Mayara respondeu que estes dados não podem ser alterados, pois foram tabulados a partir da leitura comunitária, podendo apenas adicionar um comentário no diagnóstico explicando isto, dando assim por encerrada a reunião. Fraiburgo, cinco de abril de dois mil e vinte e um.

## ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

 CNPJ: 12.075.748/0001-32  
 [www.cincatarina.sc.gov.br](http://www.cincatarina.sc.gov.br)  
 [cincatarina@cincatarina.sc.gov.br](mailto:cincatarina@cincatarina.sc.gov.br)

 **Sede do CINCATARINA**  
Rua General Liberato Bittencourt, 1885, 13º Andar, Sala 1305, Bairro Canto  
Florianópolis/Estado de Santa Catarina – CEP 88.070-800  
Telefone: (48) 3380 1620

 **Central Executiva do CINCATARINA**  
Rua Nereu Ramos, 761, 1º Andar, Sala 01, Centro  
Fraiburgo/Estado de Santa Catarina – CEP 89.580-000  
Telefone: (48) 3380 1621