

Colóquio sobre Mobilidade – 23.03.2015

Síntese das Proposições dos Grupos de Trabalho

Grupo 1 – Marcelo C. Portos, Henriette, José Daniel, Vanderley, Graça, Elizete, José Márcio, Ana

PROPOSIÇÕES:

- O sistema troncalizado deve ser inserido a curtíssimo prazo – de 2 a 5 anos. É desafio.
- As vias exclusivas para coletivos não devem ser apenas nas vias principais, mas nas secundárias também.
- Oferecer nível de serviço adequado ao tráfego de veículos individuais fora da Área Central incentiva o uso do automóvel. Nossa engarrafamento é na cidade inteira.
- O modo cicloviário deve ser incentivado em todas as regiões da cidade, não apenas nas que têm vocação. Outros modos devem ser sempre incentivados. Essa frase (apenas nas que têm vocação para tal) é perigosa para um Plano Diretor.
- Calçadas em padrões adequados de conforto devem ser na cidade inteira, e não apenas na Área Central.
- Táxi não é medida que priorize o sistema de coletivos.
- Plano de ferrovia para 2025?
- As modalidades complementares de transporte devem ser complementares ao transporte público, de forma privada.
- A mobilidade urbana deve estar integrada a um plano de meio ambiente e turismo.
- Plano cicloviário integrado ao coletivo.
- (No que diz respeito ao Comitê Técnico de Mobilidade Urbana) – sem encher linguiça, devemos ser práticos e implementar o sistema integrado.
- Incentivar, planejar e implantar transporte entre bairros como estratégia de alívio para a Área Central.

Grupo 2 – Cissa Ewald, Fabíola, João do Joaninho, Sandra, Fernanda, Eva, Irene, José Rufino, Cleonice

PROPOSIÇÕES:

- Completar o sistema tronco-alimentador com outros sistemas alternativos: nos terminais deve haver estacionamentos, ciclovias e rotas de pedestres chagando ao terminal.
- Deve-se fortalecer o comércio nos bairros para as pessoas não precisarem ir ao centro.
- Médio prazo: compartilhara linha férrea com transporte de massa, através de bonde.
- Longo prazo: retirar a linha férrea.
- Estabelecer contrapartidas mais rígidas da MRS – passarelas melhores, compartilhamento da linha férrea no médio prazo e retirada da linha no longo prazo.
- Restringir acesso de carro ao centro: criar cinturão em volta do centro com locais para estacionamento e transbordo de transporte: deixar o carro e ir a pé, ou de bicicleta ou ônibus.
- Garantir áreas para futuras instalações de terminais de transbordo através de parcerias público-privadas (operação urbana) Ex.: O.U. Dom Silvério, em que não está sendo previsto um terminal.
- Fortalecimento do modelo radial de transporte – interligação entre bairros com comércio forte. Ex.: ligar Benfica com São Pedro. Ligação entre centros de convergência.
- Fortalecer comércio nos bairros para as pessoas não irem ao centro. Ex.: bancos.
- Itinerários que atendam aos interesses sociais. Ligação entre centros de comércio.
- As pessoas já deveriam saber onde serão os troncos e os terminais, e que estes deveriam se localizar prioritariamente nos bairros que já têm comércio estabelecido e que houvesse uma ligação direta entre esses terminais sem necessariamente ter que ir ao centro. Visão radical. O entorno dos terminais deverá ter: comércio, serviço, banco, escolas, trabalho.
- A licitação deveria ter os locais dos terminais demarcados para garantir e desapropriá-los.
- A licitação deveria prever os outros modais integrados aos terminais.
- Fortalecer sistemas de controle e fiscalização dos táxis, de forma a verificar se estão operando como deveriam.

- Os táxis não deveriam estar todos concentrados nas mãos de poucos donos. Cada táxi deveria ter 1 dono.
- Os terminais devem ter espaços culturais atrelados de forma a garantir a socialização dos jovens. Ex.: Praça CEL. Espaços integrados atendendo mais de uma função: modal, cultural, social.
- Táxis que não atendem às pessoas quando a distância é curta.
- Terreirão do Samba – deveria ser um grande terminal que receberia toda a população de Nordeste, Leste, Sudeste e Norte. Ou então o terreno da esquina da Benjamin com a Avenida Brasil.
- Comitê de Transportes – autonomia técnica para efetivar o planejamento – autarquia com autonomia técnica, administrativa e orçamentária, vinculada à SG. Mudança de Prefeito: descontinuidade das políticas – planejamento não funciona.
- JF = cidade pólo = esta autarquia podia funcionar ajudando os municípios vizinhos.

Planejamento regional.

- O planejamento de transporte não deveria estar dentro da SETTRA, que é uma Secretaria operacional. O planejamento urbano (saneamento, uso e ocupação do solo, habitação e transporte) deveria estar junto num único órgão.

Grupo 3 – Luciane Tasca, Ricardo Rabello, Helder Augusto Alves Affonso, João Paulo, Agnaldo Miranda de Araújo, Alex Dalmeida Pereira, Daniel Rigoli, Nilza Conderoto

PROPOSIÇÕES:

- Priorizar o coletivo, o usuário.
- Reduzir prazos de implementação do sistema para adoção de medidas de curto prazo mais efetivas.
- Diversificar o transporte coletivo, com mais espaço, trem de superfície, VLT, vans.
- Integração entre sistemas diferentes de transportes.
- Priorizar o pedestre como parte do sistema de mobilidade urbana.
- Reeducação do pedestre e do ato de caminhar.
- Melhorar as condições de circulação.
- Política de descentralização das atividades.

Grupo 4 – Marcos F. Beaklini Cavalcanti, José Jovenaldino Duque, José Lopes Esteves, Neio Lúcio Ramos Silva, Letícia Zambrano, Marcos Luiz Fiereck , Alexandre Tassi Brugiolo

PROPOSIÇÕES:

- Princípio geral: priorizar pedestre no nível da rua
- Reproduzir a lógica de funcionamento atual da Av. Rio Branco para a Avenida Brasil e Olegário, de forma a reduzir o número de ônibus na Rio Branco, mediante estudo dos itinerários.
- Interligar bairros diretamente com poucos pontos.
- Criar itinerários expressos que utilizem vias alternativas, ex.: BR-040.
- Criar itinerários com percursos circulares.
- Otimizar trajetos e horários.
- Melhorar o acesso ao aeroporto regional.
- Reestudar o número de paradas de ônibus.
- Estudar o binário da Avenida Brasil, desde Benfica até Vila Ideal, com atenção aos impactos ambientais.
- Melhorar a qualidade da infraestrutura urbana nos bairros, incluindo calçadas pavimentadas, acessíveis, redução de obstáculos, abrigos de ônibus, tudo isso no padrão de qualidade do centro.
- Médio e longo prazo: retirada do transporte de carga do interior da cidade.
- Aproveitar a linha férrea para transporte de pessoas, revendo e coordenando com os traçados das vias existentes junto à linha férrea.
- Readequar pontos de táxi, locais de embarque e desembarque (ex.: ponto de ônibus), circular pelas vias de ônibus onde possível.
- Viabilizar ciclovias nas partes planas dos bairros, criar bicicletários ou pontos de conexão, e viabilizar transporte entre partes altas e baixas da cidade por micro-ônibus ou ônibus adaptado para bicicletas.

Grupo 5 – Felga, Ademir Nogueira, Eduardo Lucas, José Alair Cunha, Anderson Christ, Mariana Monteiro, Aparecida Correia, Isaac Newton

PROPOSIÇÕES:

- Curto prazo – que o contrato de licitação de transporte público coletivo deverá ser compatibilizado com o PlanMob e o PDP, como salvaguarda.
- Área central: calçadas com padrões adequados de conforto e (acrescentar) acessibilidade.
- Médio prazo – até 2020 – restrição dos veículos individuais no centro, utilização de transporte troncalizado (BRT ou VLT) em conjunto com sistema intermodal. Criando eixos de transporte alternativo, como ciclovias, dotando os terminais de transbordo de bicicletários e estacionamentos.
- Retirada do trem de carga da malha urbana, utilizando infraestrutura para transporte de pessoas.
- Viabilizar vias interbairros para ligação de transporte público coletivo entre bairros.
- Estudo para aumento alternativo do número de táxis em momentos de picos de demanda.
- Renovação da malha viária para melhor conforto dos usuários do transporte público.

Grupo 6 – Daniela, Márcio, Bárbara, Aline, Cristina, Márcio Cândido, Paula Carpanez, Watusse Geraldo, Anísio, W Franco, Paulo Silva

PROPOSIÇÕES:

- Por maioria, apenas 1 voto contrário, grupo defende a criação de um fundo público para o transporte público, visando desonerar o usuário.
- O grupo questionou a divisão em dois lotes operacionais, bem como a falta de participação popular no processo de licitação do transporte público.
- O sistema troncalizado é visto positivamente, desde que sejam adotadas vias circulares e com terminais localizados estrategicamente, considerando intermodalidade.
- Passe livre aos estudantes, principalmente da rede pública foi citado, sem posicionamento final.
- Solicita-se que seja pensado em tráfego circular, visando diminuir o fluxo das vias radiais e diametais.
- Facilitar a instalação de estacionamentos (ex.: edifício garagem) nas áreas periféricas aos centros comerciais, considerando a intermodalidade.
- Esclarecer ou definir o que é oportuno para a adoção de binários.
- Plano de carga e descarga com transbordo para a redução do tráfego de grandes veículos na cidade, contemplando as regiões e bairros. Aumentar a fiscalização.
- Prever transporte de passageiros ferroviário e até aquático.
- Padronização assegurando acessibilidade e conforto das calçadas em toda a cidade, não apenas no centro.
- Incentivar o transporte cicloviário por toda a cidade, uma vez que os bairros já têm ciclistas.
- Capacitação e fiscalização severa dos taxistas visando mais qualidade.
- Considerar a mobilidade inter-regional, uma vez que a cidade é polo e recebe diariamente pessoas de cidades vizinhas.
- Que o Conselho de Transporte tenha caráter deliberativo.

Grupo 7 – Albert, Thaís, Valter, Luiza, Aparecida, Joselito, Rafaela, Marcelo, José Carlos, Manoel

PROPOSIÇÕES:

- Restringir a verticalização central (Revogação da Lei).
- Distribuição de fluxos interbairros.
- Terminal próximo à Rodoviária para atender à Zona Norte.
- Trocar a linha férrea por uma ciclovia ou utilizar a linha férrea para transporte de passageiros.
- Descentralização dos serviços.
- Limitar estacionamento na área central.
- Rodízio de placas como SP (aumentar a fiscalização).
- Adequar o espaço para o deficiente físico com qualidade e acessibilidade nos calçamentos.
- Colocar um sistema binário na área central de transporte coletivo com maior capacidade. Ex.: ônibus troncalizados de dois andares. Sendo esses veículos dispostos a partir da próxima licitação.
- Oferecer outras opções de transporte que não influenciem o trânsito, como moto-táxi (credenciamento e regulamentação).
- Dar prioridade para paradas centrais de serviços (cargas e descargas), embarque e desembarque de passageiros frente a hotéis e espaços de eventos.
- Metrô de superfície cortando a área central, uma vez que não polui o ambiente, fica bonito visualmente e atende maior número de passageiros.
- Comitê Técnico de Mobilidade Urbana com representação interdisciplinar e fóruns periódicos com participação da população.
- Oferecer transportes coletivos menores, como vans e micro-ônibus, nos bairros, para agilizar e facilitar o deslocamento.
- Discutir a questão da ferrovia como transporte em JF.
- Interdisciplinaridade no Comitê, onde se tenha cadeiras para diferentes atores, técnicos e profissionais.
- Participação popular por meio de fóruns, assembleias.
- Proposta de restringir maior verticalização do Centro.

Grupo 8 – Roseli de Oliveira Paiva, Renata Goretti, Valéria de F. Malta, Eliel P. Dias, Marcos Aurélio Menezes Matos, Alexandre Kneipp, Caroline Mello, Mateus Cremonese

PROPOSIÇÕES:

- Pagamento antecipado no centro da cidade.
- A não utilização de plataformas elevadas.
- Ônibus menores para aumentar o alcance.
- Conforto dos ônibus.
- Flexibilização das regras de licitação de transporte coletivo urbano.
- Estudo de itinerários.
- Redução do número de pontos de ônibus e semáforos.
- Transporte gratuito esporádico para incentivo do uso – mudança comportamental.
- Ruas compartilhadas, pedestrializadas e velocidade 30 km/h ou menos.
- “Pedágio” no centro da cidade.
- Evitar construir novas vias.
- Redução do dimensionamento dos veículos de carga: veículos leves ao longo do dia, maiores só à noite.
- Otimizar pontos de coleta de lixo.
- Não só áreas com vocação devem receber bicicletas. Todas.
- Regulamentação dos horários para escolares.
- Calçadas com padrões adequados nas ruas Marechal e Batista, entre outras.
- Serviço de táxis com modo de cobrança adequado.
- Redes interligadas de acesso ao transporte intermunicipal e interestadual de passageiros e cargas pelos modos rodoviário, ferroviário e aéreo.
- Comitê Técnico para antecipar demandas que virão, que antecipe as soluções, fiscalizado pela sociedade civil.
- Semaforização para pedestre – tempo muito curto para travessia. É preciso aumentar este tempo.
- Favorecer o tempo de travessias de pedestres.
- Uso do modo ferroviário – VLT ou metrô de superfície.
- Ligações entre bairros, circulares...
- Linha férrea – solucionar em definitivo.