

Reunião de alinhamento final entre EMDEC e SEPLAN para as propostas técnicas para o PD
10/02/2017 – Sala Milton Santos

Lista de presença em anexo.

André Aranha iniciou entregando o material do Ministério das Cidades sobre mobilidade e em seguida afirmou que é preciso deixar mais claro no PD o conceito de sustentabilidade atrelado à mobilidade. Demonstrou a preocupação com a forma como os secretários têm abordado a questão da sustentabilidade.

Érica solicitou que a EMDEC faça uma proposta de redação para inserção no Caderno de Subsídios sobre esta questão.

Pedro Verde sugeriu um glossário sobre a mobilidade sustentável e desenvolvimento sustentável.

André afirmou que buscará encaminhar o conceito de sustentabilidade ligado à Política de Mobilidade até quarta-feira. Em seguida apontou a necessidade de ajustar o site para facilitar o acesso material do PD, inclusive o da participação popular. Quanto à pauta da reunião de hoje, informou que trouxeram as questões do BRT e as de Estruturação Urbana para alinhamento.

Decidiu-se por iniciar a discussão pela Estruturação Urbana, ancorada na Rede Estrutural de Mobilidade.

Érica sugeriu que fosse acrescido o seguinte texto no Caderno de Subsídios do PD: “os adensamentos aqui propostos são sobre eixos existentes e mais fáceis de implantação e os demais eixos poderão ser ajustados conforme a finalização do Plano Viário.”

A EMDEC apontou que duas das centralidades apontadas no PD: Swift e Cidade Judiciária são centralidades fora da rede de mobilidade rodoviária. A SEPLAN explicou que a Swift está vinculada à estação de trem e a ET Cidade Judiciária está instalada num local desfavorável, por isso ficou demarcada a centralidade do outro lado da Cidade Judiciária, onde é mais fácil que a dinâmica da região se altere.

A SEPLAN também apontou o rebaixamento do Acesso Eng. Miguel Noel Nascentes Burnier na altura da CPFL depende de uma conversa com o Governo do Estado e é necessário fazer esta articulação.

Ficou acordado que seria melhor adequar o zoneamento na CPFL para ZM2 e manter a centralidade no entorno da Cidade Judiciária.

Discutiu-se que incentivos a tarifas diferenciadas conforme o horário é uma forma eficiente de se buscar maior utilização do transporte coletivo.

Em seguida foi discutida a região da Rod. Miguel Melhado e a complexidade das ocupações que ocorrem ao longo da mesma. A SEPLAN informou que até agora o que se tem de conhecimento dos técnicos é a elevação da Rodovia no trecho urbano.

O outro local discutido foi a centralidade do Alto Taquaral e sanadas as dúvidas sobre os eixos de mobilidade e as centralidades.

A SEPLAN fará ajustes na proposta de zoneamento no Alto Taquaral e Corredor de Exportação.

Em seguida foram discutidas as ilustrações dos gabaritos e o desejo de se colocar todas as opções de gabarito no anexo do caderno.

É importante corrigir o gabarito das marginais – calçada de 4 de um dos lados. *13/02/2017: a SEPLAN reavaliou e há necessidade de calçada de 3,00m no mínimo de cada lado, para possível passarela de travessia de pedestres e abrigo de ônibus. Para ampliar o passeio de um dos lados seria necessário reduzir o*

leito carroçável.

Em seguida o César colocou questões ao BRT. Explicou que o Terminal Itajaí foi superdimensionado por conta de uma decisão política e não técnica, durante o governo do Pref. Chico Amaral. Lembrou que é o mesmo caso do Terminal Vida Nova. Deu dados de que as viagens no sentido Campo Grande – Ouro Verde somam 14% e do Ouro Verde para o Campo Grande, 8%.

A SEPLAN ratificou as questões do BRT quanto ao novo terminal do Campo Grande, a ET Satélite Íris e a posição estratégica do entroncamento da Av. Eduardo Magalhães, Estrada do Mão Branca e Av. John Boyd Dunlop.

César ficou de confirmar a possibilidade de ampliar a Parada no entroncamento com a Eduardo Magalhães e ver com Olivar possibilidade de indicar áreas para preempção para o transporte.

Conceição sugeriu um texto a ser inserido no Caderno: “Parcelamento em glebas ao longo dos eixos de mobilidade devem consultar a EMDEC e a SEPLAN quanto à reserva de áreas para equipamentos de transporte.”

César falou também das propostas de circulação dos BRTs no Centro: o do Campo Grande indo até o Term. Mercado e o do Ouro Verde até a Campos Salles. O eixo Santos Dumont utilizaria o Terminal Central e só a Av. Glicério ficaria com circulação de ônibus, sem circulação no Rótula. Afirmou também que não dá pra pensar em tirar o ônibus e deixar o carro. É preciso implantar ciclovias e ampliar as calçadas para os pedestres. E dentro do Rótula é importante definir um modal mais amistoso: ônibus elétrico ou VLT.

César falou de outra proposta que seria utilizar o Anel Rebouças como anel de contenção do transporte mais pesado, redistribuindo os fluxos a partir daí. Os eixos Amarais, BG e Anhumas entrariam pelo Anhumas, indo até a Estação Guanabara ou próximo à Rodoviária - próximo da chegada do corredor Campo Grande. A proposta seria que o eixo Lix da Cunha já começasse a utilizar a Estação Expedicionários, desativando o Term. Mercado paulatinamente. As linhas municipais sairiam do Term. Metropolitano e iriam para o novo terminal perto da Rodoviária.

Ficaria pendente avaliar a necessidade de mais uma estação de trem, próximo à Abolição, entre as avenidas Saudade e do Ipiranga, na área em frente do 1º Batalhão de Ações Especiais da Polícia, com esta nova proposta da EMDEC.

A SEPLAN ficou de encaminhar para a EMDEC o link do caderno com propostas para o Centro (polo) marcando as páginas e o shape de eixo de logradouros com a proposta de hierarquização para a nova LUOPS (para discussão).

A EMDEC ficou de enviar até quarta-feira, dia 15/02/2017 a versão mais atual do Sistema Ciclovitário e texto sobre sustentabilidade para inserção no Caderno de Subsídios do PD. O César ficou de enviar também a apresentação da proposta de redistribuição do transporte de passageiros a partir do Anel Rebouças, após a reunião com o Secretário Barreiro.

Quanto às próximas reuniões, serão para finalizar a hierarquização para a LUOPS.