



PREFEITURA
JARAGUÁ DO SUL

NOTA INFORMATIVA 0010_V0_2013
VIAS PREFERENCIAIS

JARAGUÁ DO SUL (SC), AGOSTO DE 2013.



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA MUNICIPAL DE JARAGUÁ DO SUL
FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO
FÍSICO TERRITORIAL DE JARAGUÁ DO SUL
DIRETORIA TÉCNICO-EXECUTIVA

ALINHAMENTO ESTRATÉGICO

Jaraguá Ativa: Cidade inteligente e sustentável, o melhor lugar para se viver.

Visão IPPLAN: Ser referência internacional na indicação de caminhos estratégicos para o desenvolvimento sustentável da Cidade.

Missão IPPLAN: Ser o indutor das tomadas de decisões do Poder Público e da Sociedade, através de critérios técnicos.

Macro Diretriz: JARAGUÁ ATIVA

Programa: AMBIENTE SUSTENTÁVEL

Iniciativa estratégica: JARAGUÁ MOVEL

Prefeito: Dieter Janssen

Vice-Prefeito: Jaime Negherbon

Presidente do IPPLAN: Benyamin Parham Fard

Diretora Técnico-Executiva: Thais Liane Henning

Responsável Técnica: Marcia Zanievicz da Silva

Revisão: Benyamin Parham Fard

CONTEXTUALIZAÇÃO

Um dos maiores desafios da gestão pública municipal é de cumprir o seu papel de indutor no complexo processo de desenvolvimento urbano sustentável, ao mesmo tempo em que atende com plenitude os preceitos legais previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) a fim de priorizar aquilo que rege o seu artigo 6º em que sobressalta a *“prioridade ... dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”* [grifo nosso].

Ao optar por criar vias dedicadas a modais de mobilidade tidos como alternativos, mas que na sua essência são prioritários, a Prefeitura de Jaraguá do Sul - através da determinação e engajamento do Prefeito Dieter Janssen - demonstra a viabilidade de se quebrar paradigmas e aplicar os conceitos globais de mobilidade sustentável à cidades em que o veículo motorizado individual muitas vezes parece ser o senhor das ruas.

Esta iniciativa, projetada no planejamento de desenvolvimento da cidade e descrita na Macro Diretriz Jaraguá Ativa, demonstra a importância da inovação e da criatividade em pequenas, porém importantes, ações quando se pretende transformar a qualidade de vida de uma cidade para melhor.

Benyamin Parham Fard
Presidente do IPPLAN

SUMÁRIO

CONTEXTUALIZAÇÃO	2
1 JARAGUÁ ATIVA.....	4
2 APRESENTAÇÃO	5
3 ANÁLISES DE CAMPO	6
3.1 Usuários de Ônibus.....	6
3.2 Usuários diversos.....	10
4 CONCLUSÕES	11

1 JARAGUÁ ATIVA

A Macro Diretriz Jaraguá Ativa (FARD; SILVEIRA; HENNING, 2013) define a Política de Desenvolvimento Sustentável de Jaraguá do Sul, onde são apontados direcionamentos e ações de curto, médio e longo prazo para o Município. A Macro Diretriz é dividida em quatro programas que, por sua vez, são divididos em três iniciativas estratégicas cada, e essas se desdobram em diversas ações. Os quatro programas são denominados, respectivamente, de Inovação Empreendedora, Ambiente Sustentável, Economia Ativa e Cidade Inteligente.

Figura 1 – Macro Diretriz Jaraguá Ativa



Fonte: Fard, Silveira e Henning (2013).

2 APRESENTAÇÃO

O levantamento de campo em tela foi realizado com o objetivo de conhecer a percepção dos usuários do transporte público coletivo e outros modais que foram afetados pela modificação do trânsito, nas ruas centrais, decorrentes da delimitação da 1ª fase das vias preferenciais.

A coleta de dados ocorreu em Agosto de 2013, em horários diferentes (13h30 e 16h30), em pontos de coleta de pesquisa nas ruas que receberam a implantação das vias preferenciais. No total foram entrevistados 113 usuários do transporte coletivo que trafegam pelas ruas que foram modificadas (inclusão de via preferencial), bem como 07 entrevistados adicionais que utilizam de outros modais de transporte que não o ônibus.

Os entrevistados foram convidados a responder se a modificação da via alterou de alguma forma o tempo de viagem. A dar uma nota de um a dez para a implantação das vias preferenciais. A responder se concordam ou não com a adoção das vias preferenciais. Também podiam acrescentar algum comentário, caso desejassem.

A pesquisa foi organizada e operacionalizada pelo IPPLAN, e os dados de campo foram coletados por servidores do instituto.

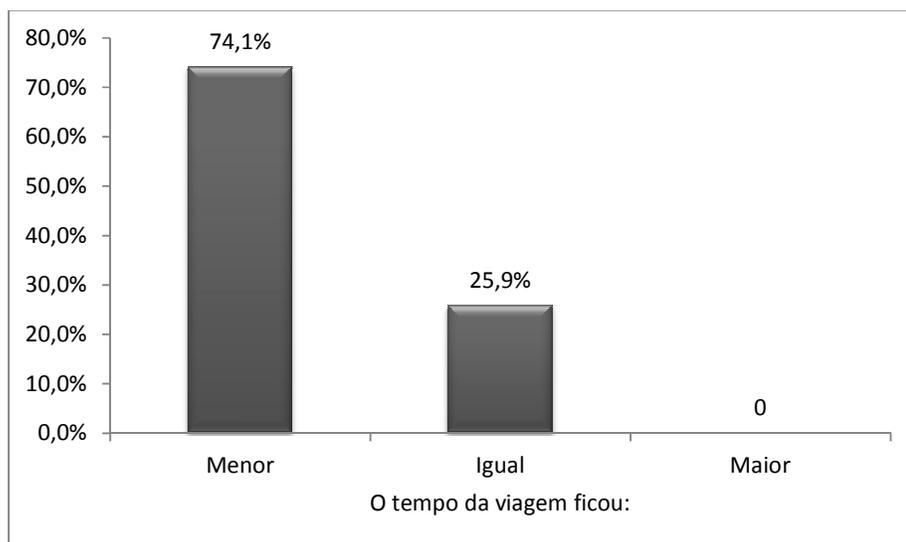
3 ANÁLISES DE CAMPO

3.1 Usuários de Ônibus

Neste item, apresentam-se os dados qualitativos e quantitativos obtidos de usuários do sistema municipal de transporte público coletivo.

A Figura 2 ilustra as respostas relacionadas ao tempo de locomoção, comparativamente ao período em que não havia via preferencial.

Figura 2 – Variação no tempo de locomoção



Fonte: Dados da pesquisa, IPPLAN (2013).

Para 74,1% dos entrevistados, o tempo decorrido entre o embarque no ônibus e o desembarque reduziu, após a implantação das vias preferenciais. Para 25,9% dos entrevistados não houve alteração no tempo de transporte e nenhum dos entrevistados relatou que o tempo de duração da viagem foi superior.

Na Tabela 1 apresentação à variação de tempo, declarada pelos entrevistados.

Tabela 1 – Tempo de redução na viagem

Tempo reduzido	Frequência absoluta	Frequência relativa	Frequência acumulada	Frequência acumulada relativa
3	3	0,036	3	0,036
5	20	0,241	23	0,277
7	2	0,024	25	0,301
8	4	0,048	29	0,349
10	27	0,325	56	0,675
13	2	0,024	58	0,699
15	12	0,145	70	0,843
20	1	0,012	71	0,855
Não respondeu	12	0,145	83	1,000

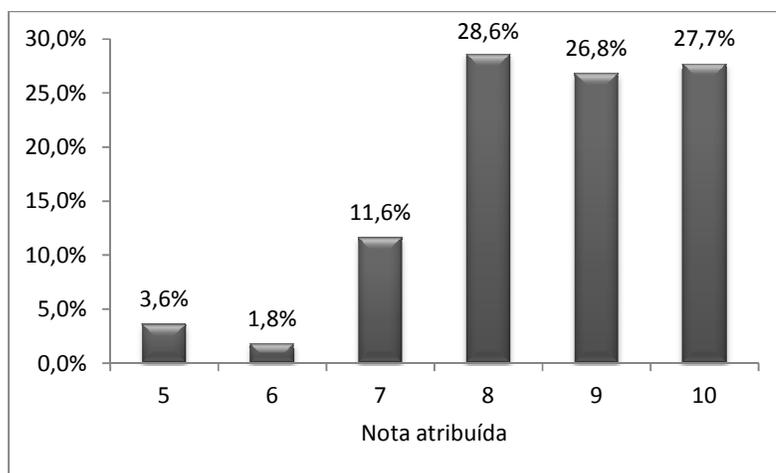
Fonte: Dados da pesquisa, IPPLAN (2013).

A variação de redução no tempo da viagem, de acordo com o declarado, variou entre 03 e 20 minutos, com predominância de 05 e 10 minutos, 24,1% e 32,5% dos entrevistados, respectivamente.

Para 69,9% dos entrevistados que declararam que o tempo de viagem é menor, após a implantação das vias preferenciais, a redução no tempo foi de até 15 minutos.

Outra informação relevante é que 97,3% dos entrevistados declararam terem aprovado a implantação das vias preferenciais. Além de questionados sobre a aprovação ou não do sistema viário, foi solicitado que atribuíssem uma nota entre um e dez. A Figura 3 ilustra a nota atribuída pelos usuários pesquisados.

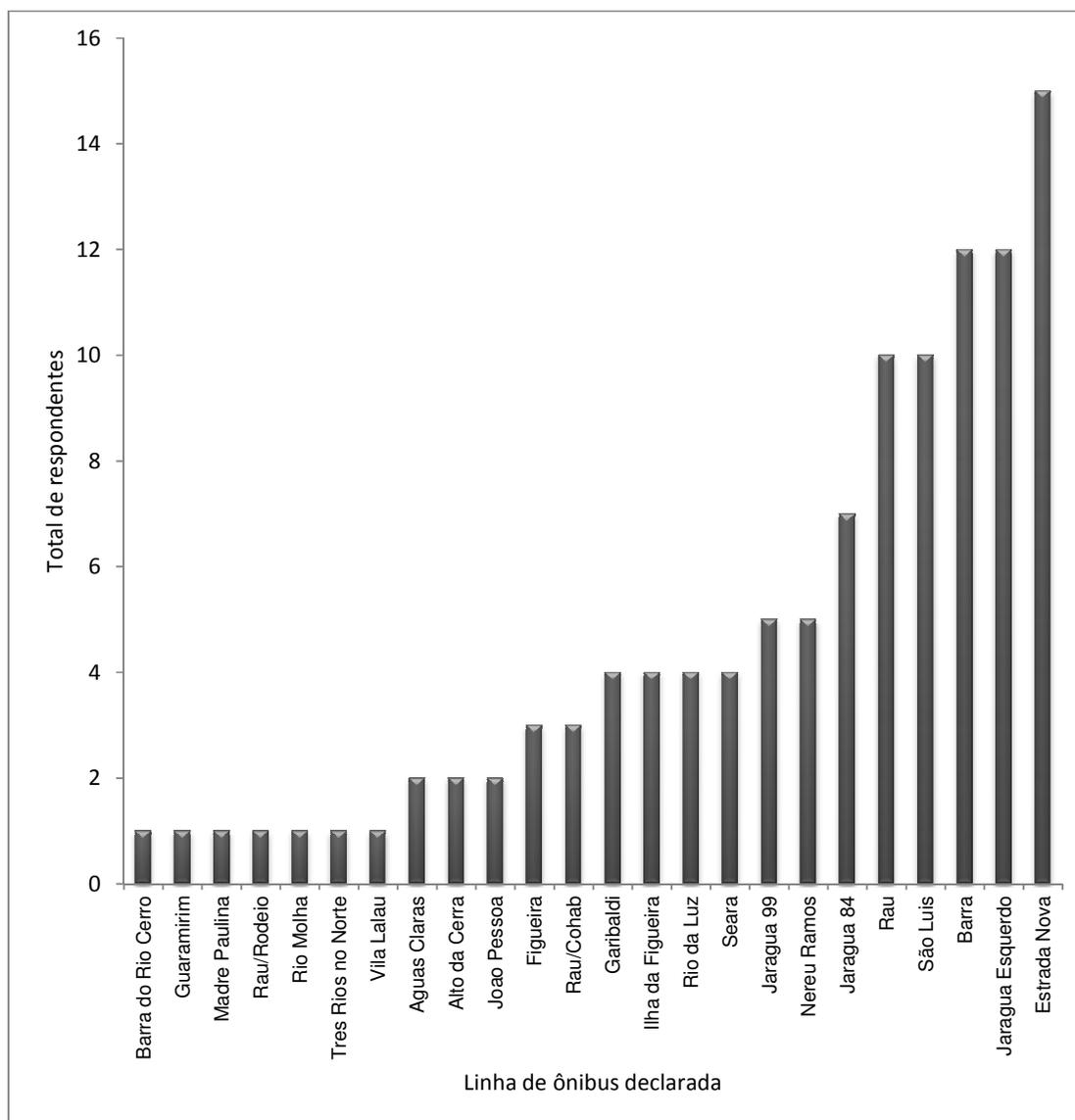
Figura 3 – Vias preferenciais, nota atribuída pelos usuários entrevistados



Fonte: Dados da pesquisa, IPPLAN (2013).

Para 83% dos entrevistados a avaliação da implantação das vias preferenciais foi atribuída com nota entre oito e dez. Nenhum entrevistado atribuiu uma nota inferior a cinco. Fato que é positivo e representativo.

Figura 4 – Principais linhas de ônibus utilizadas pelos respondentes



Fonte: Dados da pesquisa, IPPLAN (2013).

A predominância foi para as linhas Rau, São Luis, Barra, Jaraguá Esquerdo e Estrada nova. A menor representatividade foi Barra do Rio Cerro, Guaramirim, Madre Paulina, Nota Informativa 0010_V0_2013

Rau/Rodeio, Rio Molha, Três Rios do Norte e Vila Lalau.

Foi facultado aos entrevistados expressarem sua opinião. Na sequência são apresentados os comentários descritos de forma genérica, e agrupados pela natureza do comentário. A Tabela 2 descreve os itens relatados pelos entrevistados, agrupado por tipo de comentário.

Tabela 2 – Observações descritas pelos entrevistados, agrupadas por tipo de comentário

Descrição	Frequência absoluta	Frequência relativa
Horários dos ônibus	44	40,4%
Mais linhas	8	7,3%
Conforto do serviço	12	11,0%
Cumprimento do horário	7	6,4%
Preço e Concorrência	6	5,5%
Educação no trânsito	5	4,6%
Satisfeitos com o serviço	7	6,4%
Aprova a via preferencial	20	18,4%

Fonte: Dados da pesquisa, IPPLAN (2013).

Ao todo foram relatados 109 diferentes comentários, dos quais, 40,4% estão relacionados com reclamações sobre o horário dos ônibus, com ênfase, principalmente na solicitação da ampliação dos horários, em termos de frequência – intervalo de tempo entre os ônibus; e, ampliação dos horários, estender o horário de oferta de ônibus – primeiro e último horário da linha. Na mesma direção, 7,3% dos relatos direcionaram-se para a ampliação de linhas, embora, nesse quesito, ficou difícil estabelecer se eram novas rotas ou ampliação dos horários existentes nas atuais.

O conforto do serviço também se destacou (11% dos comentários), além da questão da superlotação em determinados horários, houve relatos sobre a falta de cortesia dos motoristas inclusive com o trato com os idosos, a falta de cuidado nas manobras no sentido de minimizar os solavancos.

Outro fato que merece ser observado são os relatos que apontam para o não cumprimento dos horários, tais relatos direcionaram-se para o atraso nas linhas de ônibus. Fato que foi recorrente para 6,4% dos comentários realizados.

Também estiveram presentes, na fala dos entrevistados, as questões relacionadas com

a falta de concorrência no transporte público da cidade e preço do serviço (5,5%) e a necessidade de realização de campanha educativa para conscientização sobre a exclusividade das faixas, bem como, a penalização dos infratores.

3.2 Usuários diversos

Neste item, apresentam-se as percepções qualitativas de 07 usuários entrevistados de diferentes categorias que também fazem uso das vias preferenciais implantadas no centro de Jaraguá do Sul para deslocamento de seus veículos e/ou frotas.

3.2.1 Taxistas

Ponto 01, Taxista “A”: *“Ficou ótimo, melhorou 100%, levava 15 min e agora em média gasta 5 min. Na Rua Reinoldo Rau o pessoal não está respeitando tanto”.*

Ponto 02, Taxista “B”: *“Na Marechal ficou 100%, ficou muito bom, gastava no trecho de 15 a 20 min, hoje leva 2 a 3 min”.*

3.2.2 Transporte Especial (Vans)

Empresa “A”: *“Melhorou bastante, estou ganhando de 10 a 12 min em horário de pico. Apenas que tem carros pequenos que acabam se aproveitando ali na próximo ao Espaço Fiat”.*

Empresa “B”: *“Melhorou e ajudou bastante, estou ganhando em média de 10 a 15 min”.*

Empresa “C”: *“Melhorou bastante, não utilizo muito, mas sei que minha irmã usa e está ganhando uma média de 10 min”.*

3.2.3 Bombeiros Voluntários de Jaraguá do Sul

Comandante Jean Walz: *“Facilitou bastante o deslocamento das residências para o Hospital”.*

3.2.4 Polícia Militar de Santa Catarina, 14^º BPM

Major Rogério Vonk: *“A implantação das vias preferenciais melhorou muito o fluxo de viaturas no centro da cidade”.*

4 CONCLUSÕES

Os dados apresentados confirmam a acertada decisão da municipalidade na concretização da 1ª fase destas alternativas de mobilidade, pois ressaltam a aprovação de 97,3% dos entrevistados quanto à implantação das vias preferenciais, e ainda que 83% dos entrevistados avaliam a implantação com notas entre oito e dez, que para 74,1% dos entrevistados o tempo decorrido reduziu, sendo que para 69,9% dos entrevistados a redução no tempo foi de até 15 minutos.



Benyamin Parham Fard
Presidente do IPPLAN



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA MUNICIPAL DE JARAGUÁ DO SUL
FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO
FÍSICO TERRITORIAL DE JARAGUÁ DO SUL
DIRETORIA TÉCNICO-EXECUTIVA

BIBLIOGRAFIA

FARD, Benyamin Parham; SILVEIRA, Marcio Manoel da; HENNING, Thais Liane. **Macro Diretriz Jaraguá Ativa** (Nota Técnica 0004_V0_2013 A). Prefeitura Municipal de Jaraguá do Sul, Jaraguá do Sul, 2013.