



Ofício nº 973/2021-GAPRE

Maringá, 05 de abril de 2021.

Senhor Presidente,

Em atenção ao Requerimento nº 235/2021 apresentado pelos Vereadores **Dr. Manoel e Ana Lúcia Rodrigues** para informar dados, relatórios e cronograma com previsões de custos e de prazos para a conclusão e o pleno funcionamento do corredor de ônibus entre a Zona Norte e o Terminal Urbano Intermodal Dr. Said Felício Ferreira, anexamos o parecer da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana.

Atenciosamente,


Hercules Maia Kotsifas
Secretário Municipal de Governo

A Sua Excelência o Senhor
MARIO MASSAO HOSSOKAWA
Presidente da Câmara Municipal de Maringá
Nesta



Ref: Processo N° 17791/2021 – Ver. Dr. Manoel e Ana Lucia Rodrigues
Requerimento N° 235/2021

Tendo por objetivo responder aos quesitos formulados no supracitado Requerimento, informamos que o corredor de ônibus e as edificações previstas ao longo do mesmo, através de adequações de ruas e avenidas, bem como a construção das praças intermediárias e o Terminal Intermodal, fazem parte de um projeto elaborado pelo Município entre os anos de 2013 e 2014.

Importante esclarecer que estes projetos/estudos foram elaborados visando a obtenção de recursos financeiros do Convênio 0411363-86/2014, firmado com o Ministério das Cidades, dentro do Programa PAC2 – PRO-TRANSPORTE - MOBILIDADE MEDIAS CIDADES - TERMINAL INTERMODAL E CORREDOR DE ÔNIBUS NORTE-SUL, através da CEF – Caixa Econômica Federal, aceitos na oportunidade pelo órgão federal, subdividido em Metas, cujos objetos foram licitados pelo Município.

Na oportunidade, foi trabalhado no projeto do Terminal Intermodal com o objetivo de substituir o Terminal Urbano de Transporte Coletivo cuja estrutura física já não comportava a demanda dos usuários, sendo que o modelo para o corredor de ônibus e terminais intermediários foi baseado em alternativas implantadas em outras cidades de porte correspondente à Maringá, uma vez que não haviam dados precisos tanto quanto ao fluxo de trânsito de veículos, incluindo os ônibus do transporte coletivo, e o seu impacto numa eventual mudança no sistema.

No decorrer das obras, e/ou serviços, iniciados em 2016 não foi possível a implantação do projeto como um todo, uma vez que um depende do outro para o funcionamento.

Neste íterim, a SEMOB – Secretaria de Mobilidade Urbana contratou em 2019, através de processo licitatório, a empresa Cidade Viva Engenheiros e Arquitetos Associados, para a elaboração do primeiro Plano de Mobilidade Urbana do Município de Maringá, cujo desenvolvimento está sendo prejudicado em função da pandemia do coronavírus, uma vez que, entre outros, é fundamental a pesquisa origem -destino da população, além do movimento de veículos no sistema viário, que houve uma redução notória em todos os centros urbanos mundiais. O cronograma de execução do Plano de Mobilidade necessitou de adequações, e sua conclusão depende também da viabilidade das audiências públicas, necessárias para a participação e conhecimento da comunidade.

A conclusão do Plano de Mobilidade é fundamental nas definições pontuadas nos quesitos formulados abaixo pelos nobres vereadores.



Quesitos formulados:

1 – O Município mantém o planejamento inicial de implantar linhas alimentadoras, operadas por ônibus menores, interligando os bairros da Zona Norte aos terminais das Avenidas Kakogawa e Morangueira? Por que, mesmo depois da entrega dos corredores, dos terminais locais e do terminal central, tais linhas não foram implantadas? Quais serão as linhas? Qual a previsão de intervalo de tempo entre os ônibus que nelas operarem? Qual é o prazo para a implantação delas?

Lembramos que, o Terminal Intermodal, peça fundamental para a implantação do sistema proposto foi concluído no início de 2020, sendo que, menos de 30 dias após o início de sua operação, recebemos o impacto da pandemia sendo de conhecimento de todos a transformação em todos os setores e na vida das pessoas. Com a restrição drástica na mobilidade da população, aqui em Maringá, houve uma redução imediata de 70% no número de usuários do transporte coletivo, o que ainda se reflete em função da proibição das aulas presenciais nas escolas públicas e privadas, desde o ensino fundamental até as universidades, comércio, indústria, prestação de serviços, entre outros.

Mesmo com o controle dos efeitos pandêmicos, não há garantia a curto prazo que as pessoas voltarão a utilizar o meio de transporte coletivo como alternativa primária para o seu deslocamento. Por isso um novo estudo e novas alternativas poderão surgir para o funcionamento do sistema.

A alternativa de se trabalhar com ônibus alimentadores depende em primeiro lugar de grandes volumes de passageiros para que as linhas troncais tenha também um grande volume de ônibus circulando, caso contrário, com a necessidade dos transbordos o tempo de viagem aumentaria em vez de diminuir.

2 – As plataformas laterais dos terminais construídos na Avenida Kakogawa serão utilizadas de qual maneira? Estão destinadas às linhas alimentadoras? Estão prontas para o uso ou, a exemplo do ocorrido no terminal da Praça Ouro Preto, carecem de readequações nas extremidades de seus meios-fios?

Esta definição depende da conclusão do Plano de Mobilidade.

3 – As plataformas laterais do terminal da Praça Ouro Preto, na Avenida Morangueira, serão utilizadas pelas linhas alimentadoras ou continuarão abertas para o trânsito de veículos comuns? Uma vez tornadas exclusivas para o transporte público, como se planeja compensar o fluxo dos demais veículos que circulam pela Avenida Morangueira?



Esta definição depende da conclusão do Plano de Mobilidade indicando o impacto do trânsito de veículos da Avenida Morangueira e das demais Avenidas do corredor de ônibus do seu entorno.

Devido a falta de uma simulação de tráfego quando da execução do projeto da Praça Ouro Preto, quando a mesma foi liberada para o tráfego em 2018, todas as alternativas para que o tráfego veicular privado contornasse a rotatória foram fracassadas. A única alternativa que propiciou certa fluidez nesta rotatória foi a opção que atualmente se apresenta.

4 – O Município mantém o planejamento inicial de o trajeto entre os terminais locais e o terminal central ser realizado por ônibus maiores? Se sim, por qual tipo de veículo, especificamente? Se sim, por quantos veículos? E ainda, se sim, com qual estimativa de intervalo de tempo entre os ônibus?

A definição dos trajetos e dos tipos de veículos a serem utilizados dependerá da conclusão do Plano de Mobilidade.

A determinação do tipo de frota depende de alguns fatores como horário de pico, frequência, volume de passageiros e tipo de vias. Ônibus articulados, por exemplo, só são recomendados para corredores segregados.

5 – Os seis veículos denominados como “Mega BRT”, atualmente com mais de três anos de uso, serão utilizados no sistema de mobilidade da Zona Norte da cidade?

Os veículos “Mega BRT” podem ser utilizados em qualquer região, atendendo a demanda necessária, não sendo exclusividade do sistema de mobilidade da Zona Norte da cidade.

6 – A ampliação em quatro metros na largura da Avenida Herval, no trecho entre as Avenidas João Paulino Vieira Filho e Advogado Horácio Raccanello Filho, estava inicialmente prevista ou foi realizada em substituição à faixa exclusiva que seria implantada entre as Avenidas Colombo e João Paulino Vieira Filho?

O alargamento da Avenida Herval neste trecho já estava planejado, com a finalidade de facilitar a manobra de entrada dos ônibus no Terminal Intermodal, além de possibilitar um eventual tempo de aguardo dos mesmos nos horários de maior fluxo dentro do Terminal.

7 – Conforme inicialmente previsto, a Avenida Herval contará com faixa exclusiva para ônibus entre as Avenidas Colombo e João Paulino Vieira Filho? Se sim, qual o prazo para a implantação e o funcionamento? Se sim, a qual custo? O recurso financeiro para a implantação de tal faixa continua incluso e assegurado pelo



montante de R\$ 77,9 milhões, que foi divulgado pelo Município, ou será proveniente de outra fonte? Qual?

Esta definição depende da conclusão do Plano de Mobilidade. O custo e recursos financeiros serão posteriormente avaliados.

8 - Qual é a solução viária, planejada pelo Município, para interligar o corredor de ônibus da Avenida Morangueira à Avenida Herval? Quais são os prazos para a implantação e o funcionamento? Qual é o custo e a fonte dos recursos?

Existem propostas para interligar o corredor de ônibus da Av. Morangueira à Av. Herval.

Uma delas é através da Av. Colombo com a implantação de sinalização viária, horizontal e vertical. A outra, que consideramos no momento a mais adequada, seria pela Rua 10 de Maio e Av. Ardeal Ribas, junto à UEM – Universidade Estadual de Maringá e a PMM já elaborou o projeto deste trecho, que se discute há muitos anos.

Com o Plano de Mobilidade finalizado, poderemos ter clareza nesta decisão e contarmos com a parceria da UEM – Universidade Estadual de Maringá, na viabilidade da realização da melhor alternativa e sua viabilidade.

Maringá, 30 de Março de 2021.


José Gilberto Purpur
Secretário Mun. Mobilidade Urbana
Decreto nº 14/2017


Eng.ª Joicelei Terezinha Tozetto Menon
Superintendente
SEMOB