



CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ

Avenida Papa João XXIII, 239 - CEP 87010-260 - Maringá - PR - <http://www.cmm.pr.gov.br>**REQUERIMENTO Nº 1143/2023**

Maringá, 03 de agosto de 2023.

O adiante nomeado, Vereador com assento à Câmara Municipal, no uso de suas atribuições regimentais, ouvido o Egrégio Plenário, requer ao Exmo. Sr. **Ulisses de Jesus Maia Kotsifas**, Prefeito Municipal, que informe a esta Casa de Leis, para fins de esclarecimento público, dados, planejamentos e possíveis relatórios com previsões de prazos e custos para promover a priorização do transporte coletivo sobre o transporte individual nas estruturas públicas existentes na Zona Norte da Cidade, como os corredores e os terminais de ônibus das Avenidas Morangueira e Kakogawa.

A presente solicitação considera o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Maringá, instituído pela Lei n. 11.518/2022, e as respostas apresentadas pela Administração Municipal ao Requerimento n. 234/2021 e ao Requerimento n. 235/2021, ambos de autoria do vereador signatário. À época, os documentos trataram da necessidade de implantar vias de interligação entre o Terminal Urbano Intermodal Dr. Said Felício Ferreira ao corredor de ônibus da Avenida Morangueira e, também, da imprescindibilidade de providenciar o pleno funcionamento das estruturas de transporte público das Avenidas Morangueira e Kakogawa. As respostas, expressas por meio do Ofício n. 1139/2021-GAPRE e do Ofício n. 973/2021-GAPRE, respectivamente, alegaram que o planejamento de soluções para as referidas demandas carecia justamente da finalização do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Maringá, então paralisado por causa das restrições impostas pela pandemia de coronavírus, que inviabilizavam a realização das audiências públicas.

Passados dois anos, o parlamentar entende ser indispensável conhecer as possíveis providências tomadas por parte da Administração Municipal acerca daqueles questionamentos. Afinal, com a ampla imunização da população contra a COVID-19 e com o fim das medidas restritivas, os maringaenses voltaram a utilizar e a depender do transporte coletivo – ainda que o atual volume seja menor em relação ao período pré-pandemia –, e o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Maringá está, agora, consolidado e vigente por força de lei.

Por tais razões, o parlamentar pontua e indaga:

1 - conforme divulgado pelo Município em 2013 e em 2014, enquanto projetava as estruturas agora existentes na Zona Norte, e em 2016, quando as obras tiveram início, os terminais das Avenidas Morangueira e Kakogawa deveriam ser utilizados para o transbordo entre as linhas alimentadoras, que seriam criadas, e a linha expressa, que interligaria os bairros ao terminal central com curtos intervalos de tempo. Essa organização, no entanto, nunca foi efetivamente implantada e os problemas existentes há 10 (dez) anos, quando da divulgação dos projetos, ainda persistem – a demora entre um ônibus e outro e o elevado tempo de deslocamento entre os bairros e o centro são exemplos disso. Sendo assim:

a) se o planejamento inicial de operação, conforme exposto, está mantido pela Administração Municipal, e, em caso positivo ou negativo, decline por quais razões;

b) como e a qual prazo, em detalhes, o Município reorganizará a utilização daquelas estruturas de mobilidade, priorizando e estimulando o uso do transporte coletivo por parte dos

maringaenses e se tais estudos e/ou planejamentos estão em curso;

2 - como está, a saída do corredor central da Avenida Morangueira, no sentido dos bairros ao centro, gera conflito entre os ônibus do transporte coletivo, que precisam acessar as faixas à direita, e os demais tipos de veículos, que precisam acessar as faixas à esquerda. Este gargalo ocorre no trecho compreendido entre a Rua 10 de Maio e a Avenida Colombo, anulando a prioridade do transporte coletivo e, por consequência, a eficiência no uso daquela estrutura pública. Ademais, também é imperativo ressaltar que, no extenso trajeto entre a Avenida Morangueira e o Terminal Urbano Intermodal Dr. Said Felício Ferreira, os ônibus circulam por faixas comuns, sem prioridade semafórica, disputando espaço com os veículos de transporte individual. Isto posto:

a) qual é a solução viária considerada e/ou planejada pela Administração Municipal para interligar o corredor de ônibus da Avenida Morangueira à Avenida Herval e quais são os prazos para a implantação e o funcionamento de tal resolução;

b) o cronograma de ações a médio prazo que integra a versão final do “Plano de Ações, Investimentos, Monitoramento e Avaliação”, elaborado pela empresa Cidade Viva Engenheiros e Arquitetos Associados Ltda., constante do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Maringá, prevê o “aprimoramento do transporte coletivo” em diversas avenidas da cidade – entre elas, a Avenida Herval. E, como sabido, para que a mobilidade coletiva entre a zona norte e a área central seja realmente eficiente, intervenções de priorização à circulação dos ônibus devem ser implantadas naquela via. Desta forma, se o Município mantém o projeto inicial de implantar faixa exclusiva para o transporte coletivo no trecho compreendido entre as Avenidas Colombo e João Paulino Vieira Filho ou estuda outras formas de intervir na Avenida Herval e a qual prazo;

3 - os projetos de mobilidade urbana para a zona norte desconsideraram a priorização dos ônibus em relação aos demais tipos de veículos nos percursos realizados entre o terminal central e os corredores das Avenidas Morangueira e Kakogawa. Tal constatação é notória: atualmente, são pelo menos nove linhas (enumeradas como 011, 131, 137, 141, 152, 177, 179, 204 e 205) que saem do Terminal Urbano Intermodal Dr. Said Felício Ferreira com sentido à Avenida Morangueira sem que haja, neste trecho, qualquer solução viária que dê preferência ou permita mais agilidade ao tráfego dos coletivos. Isso ocasiona lentidão aos ônibus e sobrecarrega o trânsito no centro da cidade, como um todo. Outro efeito, de impacto social, é o desestímulo pela utilização do transporte público, contrariando as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Maringá. Portanto, quais são os estudos e/ou os projetos do Município para a priorização do transporte coletivo na interligação entre o Terminal Urbano Intermodal Dr. Said Felício Ferreira e o corredor de ônibus da Avenida Morangueira e a qual prazo devem ser executados;

4 - a Lei n. 11.518/2022 prevê, no inciso III do artigo 28, a adequação a curto prazo da frota do transporte coletivo com veículos de piso baixo. Como se sabe, as estruturas de embarque e desembarque existentes ao longo dos corredores das Avenidas Morangueira e Kakogawa não possuem elevação e demandam a utilização de ônibus com portas do lado direito. A substituição por veículos com piso baixo, portanto, facilitaria o acesso dos passageiros – inclusive, daqueles com redução da mobilidade – e conferiria mais agilidade à operação nos corredores. As renovações promovidas pela empresa concessionária em 2023, porém, foram compostas apenas por ônibus de chassis comuns, elevados, que demandam embarque e desembarque por meio de escadas. O Plano de Ações, constante do Anexo VII da referida norma, por sua vez, estabelece o ano de 2025 como prazo para a incorporação dos ônibus de piso baixo à operação do sistema. De tal maneira:

a) a fim de cumprir o cronograma legal, quando e de que maneira a Administração Municipal, enquanto responsável pela concessão do serviço público, regradá a compra de veículos de piso baixo à empresa que opera o sistema;

b) dadas as características físicas dos pontos e dos terminais de transbordo instalados

na Zona Norte, se os ônibus de piso baixo, quando existentes na frota, serão operacionalizados em tais estruturas.

Atenciosamente, Vereador Dr. Manoel.

Plenário Vereador Ulisses Bruder.



Documento assinado eletronicamente por **Manoel Álvares Sobrinho, Vereador**, em 03/08/2023, às 10:42, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://sei.cmm.pr.gov.br/verifica> informando o código verificador **0306105** e o código CRC **A00A0244**.