

**TERMINAL RODO-FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS
DE CANOAS RS**

INTERMODALIDADE

GESTÃO DE PROJETOS

EVERALDO ANTONIO GOI

Eldorado do Sul, 18 maio de 2017.

INTRODUÇÃO

O PROJETO DE TERMINAL RODO-FERROVIÁRIO DE CANOAS visa acima de tudo, mostrar às autoridades competentes a necessidade e a importância da construção de um local específico, para integração entre modais de transportes de público na cidade de Canoas, entre elas o Sr. Governador do Estado do Rio Grande do Sul e o Sr. Prefeito da cidade de Canoas, bem como seus respectivos secretários de transportes, mobilidade urbana e segurança viária. Além de prefeitos de outras cidades da região metropolitana, que também se beneficiarão do terminal. Representantes legais do DNIT, responsável pela manutenção da BR116, da Trensurb, responsáveis pelo trem metropolitano, empresários do setor do transporte público metropolitano, como Vicasa, Sogal, Real vias entre outros, cidadãos e usuários do sistema.

A construção tem como objetivo principal integrar com agilidade e conforto o sistema de transporte público metropolitano na cidade de Canoas. Dessa forma, atrair mais usuários, e reduzir a circulação de veículos particulares e ônibus no eixo Porto Alegre-Canoas, diminuindo a poluição sonora, poluição do ar e os congestionamentos diários, sem onerar aos usuários, proporcionando assim uma melhora na qualidade de vida de milhares de pessoas.

PREMISSAS

- Garantir maior fluidez na integração de passageiros ônibus/trem - trem/ônibus na estação Mathias Velho, em Canoas RS.
- Tornar a operação atraente ao usuário, oferecendo conforto, agilidade e segurança, sem onerar o custo da passagem.
- Redução no número de ônibus no eixo Porto Alegre/Canoas.
- Redução na circulação de ônibus no entorno da rodoviária e no centro de Porto Alegre;
- Redução no trajeto de linhas de ônibus municipais e intermunicipais, conseqüentemente, proporcionando maior economia às empresas de transportes..
- Terminal auto suficiente, com parcerias público-privadas na exploração do espaço físico.
- Concentração de órgãos público de trânsito em espaço único.

HISTÓRIA DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS DE SÃO PAULO

Em novembro de 1977, foi firmado um convênio entre os órgãos da administração federal e estadual, para a elaboração do PITERP - Plano Integrado de Terminais Rodoviários.

Ficou estabelecido que o Metrô iria realizar os estudos para o planejamento, implantação e operação, diretamente ou através de terceiros, do transporte de passageiros no Município de São Paulo.

Em maio de 1977, o Metrô passou a administrar e explorar comercialmente o Terminal Intermunicipal Jabaquara e inaugurou em maio de 1982 o moderno Terminal Rodoviário Tietê, em substituição à antiga Rodoviária Júlio Prestes.

Posteriormente foram implantados os Terminais Rodoviários Bresser, em janeiro de 1988, e Barra Funda, em dezembro de 1989, sendo que o Terminal Rodoviário Bresser foi desativado em Dez/2001. Em janeiro de 1990, os Terminais Rodoviários foram terceirizados pelo Metrô que, através de concorrência pública, contratou o Consórcio Prima, para administrar e explorar comercialmente os quatro Terminais Rodoviários da cidade de São Paulo, incluindo as responsabilidades sobre manutenção e conservação das instalações existentes, bem como, da ampliação e modernização dos terminais.

Nos Terminais Rodoviários Tietê e Barra Funda existem, ainda, estacionamentos para veículos, permitindo uma melhor integração.

Os Terminais Rodoviários da cidade de São Paulo estão integrados ao sistema Metroviário, facilitando o acesso dos passageiros com maior conforto, segurança e rapidez.

- **TERMINAL INTERMUNICIPAL JABAQUARA**



- **TERMINAL RODOVIÁRIO GOVERNADOR CARVALHO PINTO (TIETÊ)**



•

• **TERMINAL RODOVIÁRIO PALMEIRAS-BARRA FUNDA**



•

<http://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/terminais-rodoviaros/01/06/2017> 20.30

O QUE É INTERMODALIDADE

Segundo Rodrigues (2004, p. 17) “transporte é o deslocamento de pessoas e pesos de um local para outro”. Em termos mais abrangentes, Faria (2001, p.15) define que “transportar é conduzir, levar pessoas ou cargas de um lugar para outro” e afirma que a atividade de transportes tem origem tão remota quanto o surgimento da humanidade, estando o desenvolvimento da referida atividade diretamente ligado ao desenvolvimento dos seres humanos.

Com a noção do que é transporte, podemos conceituar intermodalidade. Rui José da Silva Nabais em sua dissertação “[Critérios e procedimentos para avaliação da potencialidade da integração de estações ferroviárias de passageiros](#)” destaca várias definições (página 23), segundo elas, intermodalidade é:

- *Uma das formas de reorganizar os sistemas de transporte público, objetivando a racionalização, a redução de custos e o aumento da mobilidade (ANTP, 2004);*
- *Um conjunto de medidas de natureza físico-operacional, tarifária e institucional destinadas a articular e racionalizar os serviços de transporte público (Cadaval, 1999);*
- *Tenciona que, quaisquer modos ou tipos de transporte (ferroviário, rodoviário, aquático, aéreo) que estejam envolvidos, funcionem, todos eles, como uma entidade sem emendas, para o benefício do usuário pagante (www.garden.force9.co.uk/Integ.html, tradução livre);*
- *É a combinação de diferentes modos de transporte em uma experiência de viagem contínua: ônibus para trem, trem para avião, avião para navio e navio para táxi através de um processo comum de entrega de serviços e distribuição e como uma única transação comercial (MICHAEL FELDMAN, 2002, apud ROCHAT, 2005), pode ser vista através da interligação entre transporte individual e transporte coletivo, ou entre os vários modos de transporte coletivo (SAMPAIO, 2001).*

Observando os conceitos entendemos a intermodalidade como a combinação de diferentes modos de transporte, envolvendo aspectos tarifários e de infraestrutura.

www.medium.com/metropolizacao-em-debate/terminais-de-ônibus-e-a-intermodalidade-cd46c2ba6663 01/06/2017

PROJETO DE TERMINAL RODO-FERROVIÁRIO DE CANOAS

Canoas situada a região metropolitana de Porto Alegre, faz divisa com a capital gaúcha e se transformou no maior corredor de veículos do Rio Grande do Sul e está entre os maiores do país. A cidade é cortada de norte à sul por dois modais rodoviários que se estendem paralelamente: A Br116 e o Trensurb.

Devido a sua proximidade com Porto Alegre, a cidade que tem pouco mais de 70 anos teve uma explosão habitacional nos anos 80 e 90 que a colocou entre as quatro maiores cidades do estado. Pessoas de todas as regiões, que não encontravam mais espaço na capital, ou estavam em busca de locais menos valorizados estabeleceram-se em Canoas.

Diariamente a cidade enfrenta enormes congestionamentos em sua principal via. São veículos vindos de todas as cidades do estado, o que inclui inúmeros ônibus. Linhas municipais, estaduais, interestaduais e internacionais, disputando espaço na saturada Br 116.

Considerando que o maioria desses veículos que congestionam o trânsito têm como destino final a estação rodoviária e o centro de Porto Alegre, locais atendidos pela Trensurb, apresento a proposta da construção de um moderno terminal rodo-ferroviário onde hoje se encontra à estação Mathias Velho no bairro de mesmo nome em Canoas RS.

A estação Mathias Velho hoje está entre as maiores em número de usuários em toda a extensão da Trensurb, atende os bairros mais populosos de Canoas: o Mathias Velho, que dá nome a estação, e o Guajuviras.

BENEFÍCIOS DA CONSTRUÇÃO DO TERMINAL RODO-FERROVIÁRIO

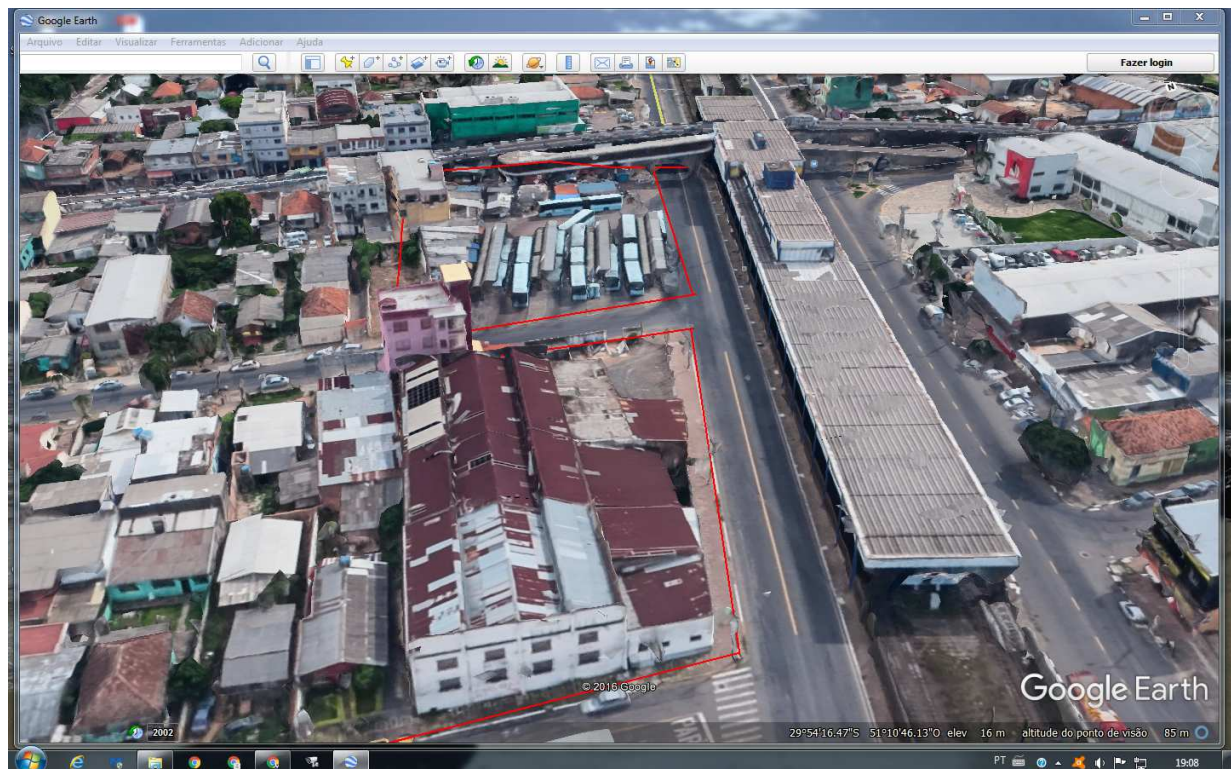
MATHIAS VELHO EM CANOAS

Considerando que Canoas está encravada no centro da região metropolitana, e diariamente vários veículos cortam seu território rumo ao centro de Porto Alegre, a construção de um terminal rodo-ferroviário teria suma importância na qualidade de vida da população. Entre as vantagens poderia salientar:

- Redução do número de veículos pesados cortando a cidade, com isso, diminuição nos índices de poluição, no tempo de viagem e congestionamentos.
- Integração total entre trens e ônibus, em um prédio construído especificamente para essa finalidade, com segurança e conforto aos clientes e usuários.
- Acessibilidade eficiente e adequada, equipamentos com escadas rolantes, esteiras e elevadores, com grande ênfase na segurança.
- Prédio moderno, com áreas específicas para embarque e desembarque, em local abrigado e protegido, praça de alimentação, lojas, áreas de convivência, rodoviária, central de monitoramento municipal, secretaria municipal de trânsito, eptc, guarda municipal, bicicletário e áreas de lazer, tudo em um espaço único planejado para ser eficiente ao usuário do TP.
- Redução nas linhas de ônibus municipais direcionadas ao terminal, reduzindo número de veículos no centro da cidade (linhas urbanas) e o centro da capital..
- Fim dos comércios ilegais, instalados na área do terminal.

- Prefeitura deixaria de pagar aluguel de prédios como o da Estação Rodoviária, Eptc, Guarda Municipal.
- Embarque e desembarque de passageiros intermunicipais em local apropriado, com infraestrutura, construído para proporcionar conforto, segurança e agilidade para seguir sua viagem.
- Disponibilidade de ônibus, táxi, trem, Uber ou veículo particular, com áreas de embarque/desembarque desenvolvidas para dar maior fluidez aos usuários.
- Integração total com novo modal já em estudos de viabilidade e projeto: Linha Aeromóvel Guajuviras-Mathias Velho.

Local da construção do Terminal Rodo-ferroviário de Canoas.



BUSSINESS CASE

No projeto de construção estariam envolvidos vários setores de ordem pública, que poderiam ser relacionados em ordem de interesse em tres niveis:

No primeiro nível estariam envolvidos os órgãos ligados diretamente ao transporte público metropolitano, seriam eles:

- Trensurb, administradora do transporte ferroviário de passageiros na região metropolitana, responsável por gerir os passageiros integralizados ao sistema rodoviário do terminal. Teria um aumento considerável de usuários.
- Ministério dos Transportes, responsável direto do Dnit, da Trensurb, BR 116, pela regulamentação das empresas de transporte público e pelas obras federais de mobilidade urbana. Sairia daí, grande parte do recurso e financiamento do complexo.
- Governo do Estado, investindo em infraestrutura e modernização do sistema de transporte público;
- Prefeitura de Canoas e de Porto Alegre, investindo em bem-estar e qualidade de seus cidadãos, usuários de transporte público ou privado.

Em um segundo nível, relacionaria às empresas de transporte público:

- Empresas de ônibus, transporte municipal de passageiros, terão custos reduzidos e nível de serviço aumentado, linhas menores e ambiente moderno de integração.
- Empresas de transportes metropolitano intermunicipal, deixariam de se deslocar até Porto Alegre, reduzindo distância e conseqüentemente tempo de viagem, consumo de insumos ;
- Empresa de transporte interestaduais e internacionais;
- Órgãos municipais, como eptc, guarda municipal, secretaria de transportes, rodoviária... centralizados e integrados em um único local.

E em terceiro, relacionaria outros interessados na construção do terminal, entre eles;

- Comércio local, com oportunidade de expansão e legalização dos estabelecimentos;
- Motoristas de táxi, uber e outros aplicativos;
- Usuários do sistema, privilegiados pela nova estrutura;
- Motoristas privados que enfrentam congestionamentos;
- Cidadãos que ganharão um novo espaço de convívio, entre outros.
- População em geral;

1- Declaração Global do Projeto

O projeto consiste na construção de um terminal rodo-ferroviário para interligar passageiros oriundos de outros modais de transporte público ou privado ao trensub. O local escolhido para a construção do terminal é a estação Mathias Velho, por estar num local demograficamente estratégico em relação ao trajeto do trem, posição geográfica em relação ao eixo br 116 e pelo elevado número de usuários.

2- Objetivos

O terminal, visa proporcionar conforto aos passageiros, concebido para tornar ágil o processo de transbordo de modais, conta com estacionamento próprio, comércio adequado, bicicletário, serviços bancários, lotéricas, cinemas, restaurante e lancherias.

Proporciona a integralização serviços públicos municipais como a rodoviária municipal, a guarda municipal e a EPTC. Além de poder contar com posto da polícia civil e brigada militar.

E principalmente diminuir o fluxo de ônibus, e veículos particular no trajeto da estação Mathias Velho até o centro da capital, reduzindo assim, os congestionamentos diários que

acontecem nesse trajeto, reduzindo também a poluição do ar e sonora, os atrasos e acidentes. Bem como desafogaria a Estação Rodoviária de Porto Alegre.

3 -Escopo de atividades

Descrição do Trabalho que será feito e onde será feito:

1- Levantamentos e estudos

- Pesquisas científicas como números de usuários beneficiados, linhas de ônibus e passageiros interligados; frequentadores;
- Estudo técnico de mobilidade e acessibilidade;
- Pesquisa de opinião de usuários, empresários do ramo de transportes rodoviários e comércio local;
- Publicidade e divulgação do projeto, desenvolvida em canais de mídia e formadores de opinião pública.

2- Modelo conceitual do projeto:

- Projeto de integração
- Reuniões com engenheiros e arquitetos;
- Palestras com técnicos em mobilidade urbana;
- Viabilidade técnica;
- Apresentação do projeto arquitetônico;
- Construção de maquetes;

3- Articulação e negociação:

- Apresentação pública do projeto;
- Busca por parcerias público-privadas;

- Apoio da mídia;
- Reuniões com empresários e investidores;

4- Projeto técnico aprovação e elaboração de contratos:

- Projeto técnico de vias de acesso;
- Elaboração de contratos com empresas de projetos para licenças ambientais e geólogos;
- Elaboração de contrato com empresa responsável pelo projeto técnico estrutural;
- Acompanhamento e apresentação da maquete;
- Contrato com empresa de mídia para elaboração de animação gráfica;

5- Plano de Gestão:

- Acompanhamento técnico com a secretaria municipal de transportes e mobilidade urbana;
- Consultoria técnica à empresa de engenharia contratada;
- Acompanhamento à empresa de engenharia contratada;
- Consultoria técnica com a secretaria do meio ambiente;
- Consultoria técnica à empresa de arquitetura contratada;
- Acompanhamento à empresa de arquitetura contratada;

6- Supervisão e encerramento:

- Assessoria à secretaria municipal de transportes;
- Acompanhamento dos cronogramas apresentados;
- Acompanhamento dos laudos e pareceres;
- Entrega da obra;
- Layout operacional;
- Custos com nova roteirização de linhas de ônibus e cálculos tarifários;
- Sinalizações verticais e horizontais nas vias de acesso e escoamento;
- Custo com publicidade e propaganda;

