



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

AUDIÊNCIA PÚBLICA SINFRA

Manifestante: Jefferson Belizário Barbosa

Entidade:

Data da manifestação: 10/09/2021

Contato: jeffersonbelizario@gmail.com

Teor da manifestação

CUIABÁ

Jefferson Belizário <jeffersonbelizario@gmail.com>
Para: audienciapublicabrt@sinfra.mt.gov.br

10 de setembro de 2021 12:17

Prezados, boa tarde.

Referente ao projeto do BRT tenho algumas dúvidas:

1 - O documento (item 6.3.5) cita que os ônibus dos eixos BRT serão de piso baixo, mas a prefeitura de Cuiabá comprou novos ônibus cuja abertura para a esquerda é de piso alto. Questiono:

Como será feita a integração dos ônibus do BRT (piso baixo) com os ônibus da nova frota de Cuiabá? Cito no caso das estações/terminais.

2 – O documento também cita (item 6.3.5) que os ônibus a serem empregados no BRT de Cuiabá/Várzea Grande tem 21 metros. Ou seja, estamos falando de veículos apenas articulados?

Levando em consideração que Cuiabá e VG estão em desenvolvimento e devem crescer nos próximos anos, não seria mais prático adotar veículos biarticulados? (Iguais os de Curitiba 28m). Levando em consideração que teremos crescimento da demanda, usar veículos maiores é basicamente prevenir transtornos futuros.



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

3 – Sobre a informação que consta no Anexo 1. A atual linha 503 – Osmar Cabral/Rodoviária – deve sofrer uma alteração de trajeto. Contudo, ao fazer ela ir direto pela Miguel Sutil e não passar pelo Shopping Pantanal, acredito que isso pode impactar na rotina de quem trabalha no shopping.

Não há como manter o atual trajeto?

Explico: muitos trabalhadores utilizam essa linha como conexão direta entre a região do Osmar Cabral/Tijucal com o CPA, sem precisar passar pelo centro para trocar de ônibus. Inclusive, atualmente há reclamações constantes justamente pela pouca disponibilidade dessa linha.

Mudar o trajeto para excluir o shopping Pantanal deve fazer esses trabalhadores perderem a única conexão direta com o serviço, algo que deve aumentar a demanda do próprio BRT e fazer um trabalhador ser obrigado a usar 3 ônibus (um até o terminal do Coxipó, BRT até o centro e outro BRT do centro ao Shopping).

Desde já, grato.

Enviado do [Email](#) para Windows 10

Jefferson Belizário Barbosa
Jornalista no TudoCelular e Locutor de Rádio
(66) 9 9664-4500 (TIM/MT)

Questionamento 1

O documento (item 6.3.5) cita que os ônibus dos eixos BRT serão de piso baixo, mas a prefeitura de Cuiabá comprou novos ônibus cuja abertura para a esquerda é de piso alto. Questiono: Como será feita a integração dos ônibus do BRT (piso baixo) com os ônibus da nova frota de Cuiabá? Cito no caso das estações/terminais.

Resposta: A integração entre as linhas de eixo BRT com outras linhas de passagem no corredor podem ocorrer de duas maneiras: (i) nas linhas troncais que operam de forma mista, ou seja, dentro e fora do corredor a operação será com frota de piso baixo e porta em ambos os lados. Estas linhas estão apresentadas no Memorial Descritivo da Rede de Transportes. (ii) Linhas radiais que circulam em trechos curtos nas avenidas onde estão os corredores exclusivos com paradas à direita e acesso às estações de canteiro central por travessia semaforizada. Neste caso opera-se com a frota comum, ou seja, ônibus de piso alto com portas somente à direita.

No caso da frota adquirida pela prefeitura de Cuiabá, com piso alto e portas à esquerda, estes veículos poderão utilizar as faixas exclusivas desde que operados em viagens expressas, ou seja, sem paradas nas estações. Importante ressaltar que a Prefeitura de Cuiabá foi devidamente informada sobre os padrões geométricos adotados no BRT, a primeira vez em 04 de janeiro quando foram enviados os estudos técnicos que definiram pelo BRT em substituição ao VLT e em 11 de março por meio de uma nota técnica emitida pela SINFRA à SEMOB.



Governo do Estado de Mato Grosso
SINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

Questionamento 2

O documento também cita (item 6.3.5) que os ônibus a serem empregados no BRT de Cuiabá/Várzea Grande tem 21 metros. Ou seja, estamos falando de veículos apenas articulados? Levando em consideração que Cuiabá e VG estão em desenvolvimento e devem crescer nos próximos anos, não seria mais prático adotar veículos biarticulados? (Iguais os de Curitiba 28m). Levando em consideração que teremos crescimento da demanda, usar veículos maiores é basicamente prevenir transtornos futuros.

Resposta: Sim, a frota do BRT é composta por carros articulados e carros comuns (Padron). A oferta foi calculada com base nos resultados atualizados da demanda e com projeções de crescimento para o horizonte de 2040. Importante frisar que mesmo para horizontes mais futuros a operação com articulados atenderá as demandas crescentes, caso se mantenha tal expectativa, com a incorporação gradativa destes carros em substituição aos Padrões.

Questionamento 3

Sobre a informação que consta no Anexo 1. A atual linha 503 – Osmar Cabral/Rodoviária – deve sofrer uma alteração de trajeto. Contudo, ao fazer ela ir direto pela Miguel Sutil e não passar pelo Shopping Pantanal, acredito que isso pode impactar na rotina de quem trabalha no shopping. Não há como manter o atual trajeto?

Resposta: A configuração da rede foi feita com base na atualização da Matriz Origem/Destino do transporte coletivo que, por sua vez, decorre dos dados da bilhetagem eletrônica levantados no período pré pandemia, ou seja, quando o sistema de transporte se apresentava na sua condição de normalidade na demanda. Verificou-se, no caso da linha 503, que os maiores interesses estão na região da rodoviária. O atendimento ao Shopping Pantanal está coberto pelas linhas troncais do BRT (BRT 1 e BRT 2), integradas com as linhas troncais que atendem o terminal Coxipó (BRT 4 e BRT 5) sendo possível, portanto, a conexão entre os pontos citados na pergunta.

A sugestão apresentada de manutenção no atendimento ao Pantanal Shopping pela linha 503 será considerada na revisão da rede integrada.

Cuiabá, 14 de setembro de 2021.

RAFAEL DETONI MORAES
Secretário Adjunto de Gestão e
Planejamento Metropolitano

MARCELO DE OLIVEIRA E SILVA
Secretário de Estado de Infraestrutura e
Logística

DOCUMENTO ORIGINAL ASSINADO