



Prefeitura Municipal de Curitiba

Secretaria Municipal de
Planejamento e Administração

Rua Solimões, 160
Fone: 3350-9022
80.510.140
São Francisco
Curitiba – PR
www.curitiba.pr.gov.br

ANEXO VII

PLANO DE INTEGRAÇÃO INTERMODAL



1. Plano de Integração de Transporte entre os Modais

A implementação do METRÔ DE CURITIBA implicará em adaptações na operação atual da Rede Integrada de Transporte de Curitiba (RIT), sobretudo ao longo do Eixo Estrutural Norte-Sul.

Pelas suas características operacionais, sobretudo de capacidade e velocidade de deslocamento, o sistema de metrô desempenha um papel estruturante no sistema de transportes, devendo se proceder a adaptações nos restantes modais, com o objetivo de otimizar as complementariedades e minimizar os serviços concorrenciais.

Tal papel foi exercido em Curitiba, desde a década de 70, com a implantação pioneira das linhas expressas, que por cerca de 40 anos definiram a estrutura do transporte coletivo e das diferentes integrações, constituindo-se em um dos pilares do planejamento e ocupação urbana da cidade.

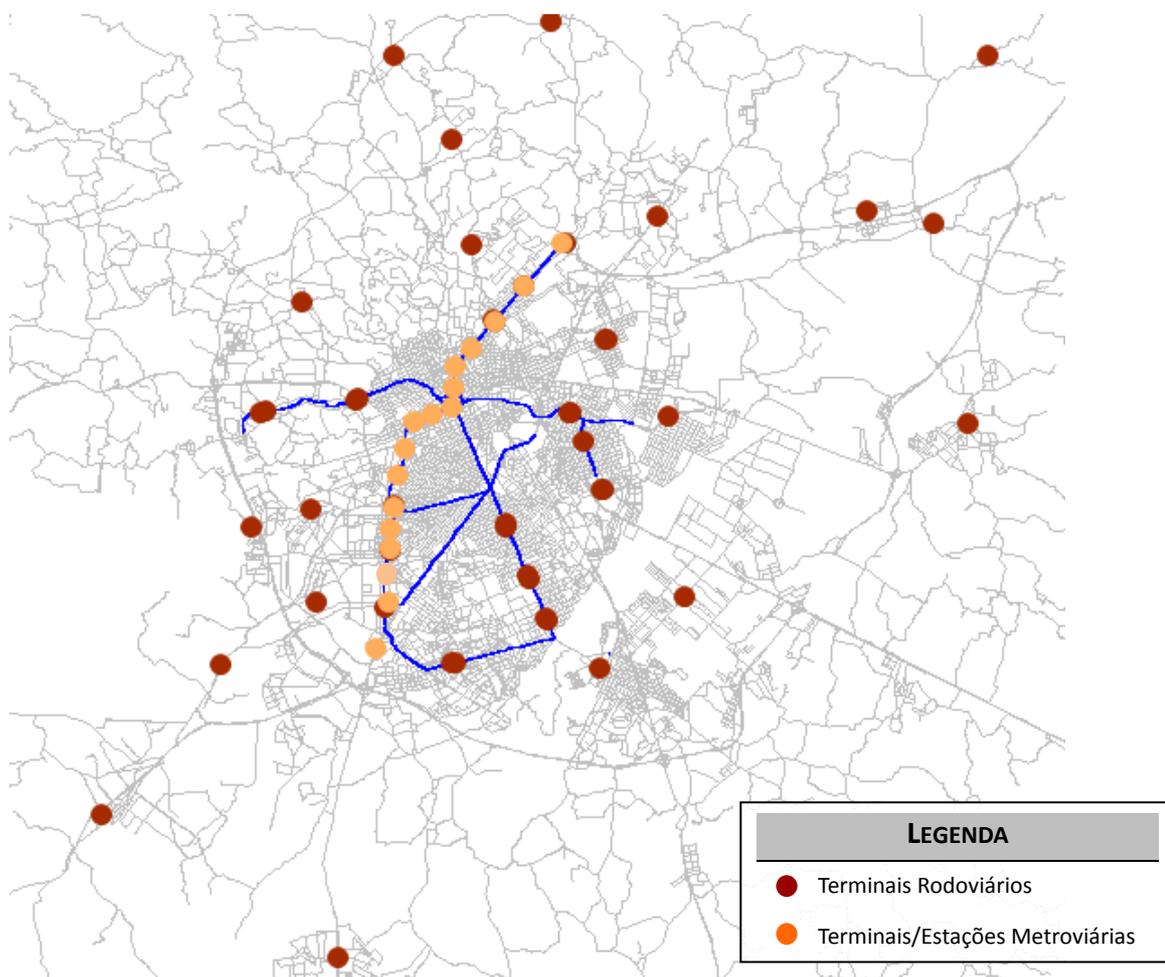
O princípio da indução de demanda ao METRÔ DE CURITIBA deve ser natural e coerente, priorizando sempre os interesses dos usuários, considerando as diretrizes, atuais e futuras, estabelecidas no Plano Diretor do Município de Curitiba.

Por tais motivos e considerando o novo papel estruturante do modal metroviário serão promovidas, sempre que necessário, ações de integração e complementariedade com os demais modais (ônibus, carros elétricos, bicicletas, VLTs, etc.).

Deve-se ter em conta que, mudanças no processo de crescimento e ocupação na Região Metropolitana de Curitiba, inclusive induzidas pelo METRÔ DE CURITIBA, devem motivar, ao longo do período de concessão, novas configurações de linhas de ônibus e integrações intermodais, prevendo o melhor compartilhamento e atendimento às necessidades de deslocamento dos usuários.



Na figura, a seguir, está apresentada a localização dos principais terminais da RIT (situação atual), bem como a localização dos futuros terminais de integração com o METRÔ DE CURITIBA e estações metroviárias.



Localização dos terminais rodoviários e metroviários

A integração intermodal com o METRÔ DE CURITIBA tem como origem a substituição total ou parcial das linhas do transporte coletivo, bem como a possível supressão ou inclusão de novas linhas, de acordo com o que se considerou como linhas concorrenciais e também com calendarização da implantação do novo modal.



Nesse sentido, apresenta-se as seguintes tipologias de alterações, a serem consideradas na fase de implantação do metrô:

- A. Linhas suprimidas: Linhas Expresso (EX) e Diretas (LD) cujo percurso se sobrepõe ao corredor do METRÔ DE CURITIBA, ou que possuem características concorrenciais, tendo sido considerada a sua descontinuidade;
- B. Linhas rebatidas nos terminais metroviários: Linhas Expresso (EX) e Diretas (LD) cujo percurso inclui, pelo menos, um terminal rodoviário e se sobrepõe parcialmente ao corredor do METRÔ DE CURITIBA. O percurso dessas linhas será considerado apenas até o terminal metroviário, onde os usuários serão transferidos para o sistema metrô, prevendo-se a manutenção de linhas complementares e não concorrenciais ao modal metroviário;
- C. Linhas de integração metropolitana: Linhas Diretas (LD), Troncal, Convencional e Alimentadoras cujo percurso verificar-se concorrenciais ao METRÔ DE CURITIBA e o PODER CONCEDENTE adotará como diretriz a sua integração, no âmbito de sua competência, aos terminais metroviários, respeitando o interesse dos usuários.

Sendo assim, procede-se a relação das linhas, considerando a configuração atual da RIT/RMC:

A. Linhas Suprimidas:

Categoria	Linha	Percurso	Descrição
EX	203	Santa Cândida/Capão Raso	Suprimida parcialmente na 1ª Etapa e 2ª Etapa e suprimida totalmente na 3ª Etapa
EX	603	Pinheirinho	Suprimida totalmente
LD	204	Santa Cândida/Pinheirinho	Suprimida totalmente



Para as Linhas rebatidas nos terminais metroviários e Linhas de integração metropolitana, as tabelas abaixo apresentam o rebatimento admitido no modelo de tráfego do modal ônibus, cujo percurso inclui tanto o terminal rodoviário, como o futuro terminal/estação metroviária.

Não foi realizada a enumeração das linhas de ônibus, pois é provável que sofram alterações até a entrada em funcionamento do sistema de metrô; por essa razão, foi dada como opção a identificação das conexões entre terminais rodoviários e o sistema metroviário.

No caso da criação de novas linhas ou de alteração de percurso de linhas existentes, os princípios orientadores de complementaridade de serviços serão mantidos, otimizando o transporte público.

Já no caso das linhas de integração metropolitana, cujas decisões são de competência estadual, estão indicadas linhas e suas diretrizes de integração intermodal ao sistema metrô.

B. Linhas rebatidas nos terminais metroviários:

Terminal Rodoviário	Terminal/Estação Metroviária de Rebatimento	Descrição
Circular Sul (EX)	Pinheirinho/Portão	Suprimida no trecho terminal Pinheirinho e terminal Portão, nos sentidos horário e anti-horário
Sítio Cercado (LD)	Pinheirinho/Estação Central	Suprimida no trecho terminal Pinheirinho ao Centro, nos sentidos horário e anti-horário
Colombo/CIC (LD)	Capão Raso e Cabral/Santa Cândida	Seccionada no Eixo Sul até o terminal Capão Raso e no Eixo Norte até o terminal Cabral (2ª Etapa) e Santa Cândida (3ª Etapa)

C. Linhas de integração metropolitana:

Terminal Rodoviário/Região	Terminal/Estação Metroviária de Rebatimento	Descrição
Araucária/Angélica	Capão Raso/Portão	Seccionada no Eixo Sul
Fazenda Rio Grande	CIC-Sul	Transferência das linhas do terminal Pinheirinho ao terminal CIC-Sul e mantendo-se a linha direta à PUC



Colombo/Roça Grande	Cabral/Santa Cândida	Diretriz para Integração até o terminal Cabral (2ª Etapa) e terminal Santa Cândida (3ª Etapa)
Colombo/Estrada Velha	Cabral/Santa Cândida	Diretriz para Integração até o terminal Cabral (2ª Etapa) e terminal Santa Cândida (3ª Etapa)
Campina Grande do Sul	Santa Cândida	Diretriz para Integração até terminal Santa Cândida (3ª Etapa)
Quatro Barras	Santa Cândida	Diretriz para Integração até o terminal Santa Cândida (3ª Etapa)

2. Metodologia de Implementação da Integração dos Modais

A integração entre os modais será implementada de acordo com o faseamento operacional do sistema de metrô, garantindo a minoração de sobreposições entre modais, sempre que o sistema de metrô tiver uma extensão. Em contrapartida, não haverá a realização de adaptações do serviço de ônibus, em trechos do corredor metroviário, antes da entrada em operação do sistema de metrô.

O sistema de metrô de Curitiba, com início de operação previsto em 2018, terá quando do final da 3ª Etapa um total de no mínimo 17 estações, e uma extensão de cerca de 21 km.

Na tabela seguinte, está apresentada a lista de estações do metrô, com o respectivo faseamento:

Estações do Sistema de Metrô e Fases de Integração Intermodal

Código	Estação	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
CSL	Terminal CIC-Sul			
PIN	Terminal Pinheirinho			
SRG	Santa Regina			
CPR	Terminal Capão Raso			
HTR	Hospital do Trabalhador			
POR	Terminal Portão			
MOR	Morretes			



AVD	Água Verde			
BVN	Bento Viana			
OCZ	Oswaldo Cruz			
EFC	Eufrásio Correia			
RFL	Rua das Flores			
PPB	Passeio Público			
AGL/JUV	Alto Glória/Juvevê			
TCB	Terminal Cabral			
BVT	Terminal Boa Vista			
SCD	Terminal Santa Cândida			

As adaptações identificadas serão implementadas de acordo com os seguintes princípios orientadores:

- *Calendarização de acordo com as etapas de implementação do METRÔ DE CURITIBA, mantendo-se a operação das linhas de ônibus nos trechos do eixo do metrô, onde ainda não esteja em funcionamento o sistema metroviário;*
- *Garantia da não existência de sobreposições de linhas expressas ao longo do corredor;*
- *Diretriz da não existência de linhas diretas concorrenciais ao percurso do METRÔ DE CURITIBA. As linhas concorrenciais serão caracterizadas levando em consideração os desejos de deslocamento dos usuários, a racionalidade dos percursos, prejuízos aos usuários, a cobertura espacial mínima definida na legislação municipal, as obrigações já assumidas nos contratos de concessão vigentes, as diretrizes de integração metropolitana e as decisões de competência estadual a respeito das linhas metropolitanas;*
- *Seccionamento de linhas troncais, convencionais e alimentadoras caracterizadas como concorrenciais do modal metroviário com destino ao Centro;*



- *Alterações de itinerários de linhas da RIT de tal forma que as mesmas não trafeguem paralelamente ao Eixo Norte-Sul, de forma a evitar que sejam caracterizadas como concorrenciais, ressalvadas as linhas que venham a ser implantadas em horários diversos (não-concorrenciais) à operação do metrô e as linhas para complementar os deslocamentos em função das distâncias entre as estações metroviárias;*
- *Implantação de novas estações que possibilitem minimizar linhas concorrenciais;*
- *Implantação e Integração a novos modais e sistemas, como carros elétricos, bicicletas, VLTs e novas linhas de metrô.*