

## Resposta à Consulta Pública – Ponte Anêmonas

Os bairros Guanabara e Fátima são separados pelo Rio Itaum, cuja largura supera os 10m na rede hídrica da cidade de Joinville. Essa condição (somada ao Rio Bupeva, entre o Fátima e o Adhemar Garcia) influencia fortemente nos deslocamentos intraurbanos, segregando grande parte da ocupação sudeste às demais regiões da cidade. Novas estruturas de transposição dos rios (como do Itaum) que possam aumentar a conectividade viária na região são, de longa data, objetos de estudos por parte do corpo técnico de planejamento, trânsito e mobilidade urbana do município. A ponte da rua Anêmonas faz parte desses estudos e deverá compor projeto de estrutura viária estruturante da cidade.

Os estudos de viabilidade são multidisciplinares e fornecem os subsídios necessários à elaboração de projetos viários. De forma geral, consideram aspectos urbanísticos, ambientais, legais, sociais, econômicos e compatibilizam as diferentes escalas de análise: regional, municipal, do bairro/local. Os estudos técnicos comparativos de cenários alternativos apontaram a execução de uma nova ponte no prolongamento da rua Anêmonas à Rua Esteves Júnior, localizada atrás da Estação de Transporte Coletivo do Guanabara, formando novo eixo viário que deverá funcionar em sistema de binário com a rua Guanabara. Desta forma, pessoas e cargas cujas rotas tiverem origem ou fim na região sudeste da cidade poderão contar com mais uma alternativa de deslocamentos, parte integrante do plano viário em revisão na cidade..



*Em relação aos aspectos legais, a priorização dos transportes ativos e coletivos são princípios projetuais e norteadores de tomada de decisão. A proposta apresentada pela consulta Pública, da implantação da Ponte Anêmonas, está em consonância com a Política Federal de Mobilidade Urbana Lei 12.587/2012 e PlanMOB Joinville 2015, bem como com as diretrizes viárias apresentadas pelo Consórcio Nippon Koei LAC-TIS (Nippon Koei Latin America – Caribbean Co., Nippon Koei LAC do Brasil – Brasil, TIS.BR – Consultores em Transportes, Inovações e Sistemas), vencedores do Contrato nº 640/2019, para a revisão dos estudos relacionados a atualização de proposta do Plano Viário de 1973 de Joinville, cujos resultados das simulações de tráfego e impactos na estrutura de mobilidade na cidade se mostrou a mais eficiente, eficaz e, portanto, prioritária, incluindo o referido binário (Guanabara x Anêmonas) e as respectivas localizações das pontes de transposição dos rios.*

*Evidente que, para o alcance dos melhores resultados, todas as diretrizes viárias e demais estruturas que compõem as ações definidas em planos urbanísticos devem ser executadas (Ponte Joinville, Ponte Nacar, novas rotatórias, contornos, urbanização de vias, trechos de vias, etc), de acordo com os objetivos previstos, orçamento público disponível e etapas priorizadas.*

*O binário objeto desta resposta trata, portanto, de uma destas etapas, podendo receber futuros ajustes de acordo com os estudos de pós ocupação, parte integrante de todo processo projetual e de gestão do bem público, reavaliando impactos negativos e identificando os impactos positivos próprios de todo investimento público de qualificação ou requalificação de estruturas urbanas.*



*Na hipótese sobre possível impacto negativo de menor flexibilidade e redução de alternativas de percursos origem/destino, para usuários de veículos motorizados em determinadas localidades dos bairros Fátima e Guanabara, impacto inerente ao funcionamento dos binários, o município não descarta a possibilidade de elaborar novas diretrizes viárias complementares à intervenção. No entanto, quanto ao funcionamento de binários, também destacamos que para usuários de veículos motorizados estão: a simplificação de sinalização viária, o aumento da segurança nos deslocamentos e redução de acidentes, simplificação de cruzamentos e fluxos, redução do impacto viário quando da ocorrência de acidentes e acesso de serviços de emergência, a melhoria da qualidade da infraestrutura, a fluidez do trânsito e consequente ganho de tempo de viagens, entre outros.*

*Para os deslocamentos por modos ativos, citamos os mesmos impactos positivos bem como o aumento da equidade no trânsito - quanto à área disponível à pedestres e ciclistas no tratamento do gabarito de vias urbanas - o que engloba um amplo e complexo conjunto de relações entre desigualdades nos transportes e no domínio social, e sua justa distribuição em grupos espaciais e demográficos. Em relação aos aspectos ambientais, sociais e econômicos, destacamos que os estudos levaram em consideração atingimentos de lotes, desapropriações, extensão total em obras, infraestrutura e áreas de preservação natural impactadas.*

