

IJ00280

GOVERNO DO ESTADO
DO ESPÍRITO SANTO
SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO
FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

REMODELAÇÃO DO TERMINAL RODoviÁRIO
DA PRAÇA MISAEL PENA



FEVEREIRO/77

388.47309815-207 5
1081 n
10/77

IJ00280
616/1977
EX: 1

INSTITUTO DE PESQUISA DOS SANTOS MEVES

IJ00280

393.473099452075

F981

b50/77

ex:1

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES
1967
OTULIO LIMA

APRESENTAÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo colocar, para quem decide, algumas alternativas de melhoria na atual parada de ônibus da Praça Misael Pena e apresentar em esquema de circulação em sua área de influencia imediata.

Não deve ser visto como solução para a caôtica situação de terminal de passageiros intermunicipais e interestaduais mas como uma forma de minorar os problemas existentes.

A Fundação Jones dos Santos Neves, órgão de planejamento ligado à problemática urbana, reconhece ser importante a construção de um terminal compatível com a estatura metropolitana da Grande Vitória.

Tanto reconhece que somou seu esforços aos da Secretaria de Estado de Interior e dos Transportes, e está na fase conclusiva dos estudos de localização e dimensionamento de um terminal de passageiros para a Aglomeração Urbana.

Mas, se de um lado é importante construir um novo equipamento (e deve ser levado em conta o prazo necessário para tal), do outro é vital que se de um melhor uso ao existente. Afinal parte razoável dos problemas hoje existentes na Pça. Misael Pena, deve ser creditada à ausência de um míni

mo de organização no uso do espaço que já é suficientemente limitado.

É fundamental, no entanto, que seja compreendido que qualquer melhoria no esquema existente não deve interferir na intensidade e velocidade dos trabalhos voltados para a solução mais permanente, qual seja, a construção de um terminal de passageiros para a G. V.

1.

INTRODUÇÃO

São apresentadas 4 propostas de circulação de de arranjo físico na Praça Misael Pena e 3 de circulação em suas imediações. Cada uma delas apresenta elementos positivos e, naturalmente, alguns inconvenientes, dadas as reduzidas dimensões da Praça e o traçado irregular das vias no entorno.

O projeto final deverá considerar as vantagens de cada alternativa, após estudo mais detalhado da capacidade das vias e previsão dos fluxos. Deverá levar em conta ainda a separação dos ônibus intermunicipais e interestaduais dos urbanos, táxis e carros particulares, distribuindo sua circulação de forma diferenciada e prevendo locais de embarque/desembarque, pontos de ônibus urbano, estacionamento de automóveis e armazenamento de ônibus interestaduais, com a preocupação voltada para o principal usuário: o pedestre, que deve percorrer o mínimo de distância possível, devidamente protegido do trânsito e, se possível, abrigado.

Outro fator a pesar é a existência nas imediações do Corpo de Bombeiros e do Pronto Socorro; portanto, o projeto deve dar condições de tráfego prioritário para a saída dos carros de bombeiros e a entrada das ambulâncias na quadra. Também a existência

de equipamentos como o SESC e o Colégio Americano, além dos moradores locais, faz com que, apesar de tudo, devam ser oferecidas vagas para o estacionamento de veículos particulares, de preferência, cobrados.

A circulação deverá ser compatibilizada com as alterações no tráfego a serem realizadas proxivamente pelo DETRAN.

De qualquer forma, qualquer que seja o partido adotado para circulação e arranjo físico, é necessário tomar medidas complementares destinadas a viabilizar o desempenho da reforma, já que, de acordo com as normas do DNER, a demanda atual do terminal é de classe "E", necessitando 9 plataformas de embarque e 3 de desembarque, permitindo até 800 partidas diárias.

Entre as medidas, além das considerações anteriores de separação dos tráfegos, fluidez no trânsito, embarques e desembarques diferenciados, é necessário um adequado sistema de controle, para escalonar rigidamente os horários e evitar o estacionamento e acúmulo de ônibus na praça, garantir o menor número possível de pessoas permanecendo no terminal, oferecer condições de conforto pela melhoria e ampliação dos sanitários, regulamentação do comércio interno e ambulante, manutenção e limpeza, etc. É necessário também um eficiente sistema de comunicação visual, seja no terminal, na praça ou nas imediações, mediante o uso de placas, sinalizações no piso e bloqueios além de um policiamento bem treinado para instruir os desavisados e punir os abusos.

Tais medidas dariam de imediato melhores condições de funcionamento ao Terminal Rodoviário da Praça Misael Pena e melhorariam as condições de trânsito nas imediações, porém no limite da capacidade de atendimento atual. A demanda crescente torna necessária a implantação de um novo terminal, um programa de mudança gradativa e um estudo para um novo uso.

2. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DAS PROPOSTAS
DE MELHORIA DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO NA PRAÇA MISAEL PENA

FUNDEP

A proposta apresentada pela FUNDEP possui plena viabilidade, tendo alta capacidade (13) de parada de ônibus nas plataformas, preservando os pedestres em ilhas apropriadas e oferecendo-lhes abrigo e adequado acesso aos táxis, além de disciplinar razoavelmente o tráfego local.

É necessário, porém que se aponte alguns dos seus inconvenientes:

- O alinhamento dos ônibus um atrás do outro obriga a um escalonamento rigoroso das saídas e, portanto, a um controle rígido da cabine;
- O tráfego indiscriminado de ônibus, táxis e outros veículos é lançado todo na via junto ao abrigo atual, de bitola estreita e, portanto, insuficiente;
- Demanda uma cobertura de dimensões avantajadas e, portanto, de custo elevado;
- Os pedestres terão que atravessar a pista de rolamento; devendo-se portanto, providenciar trilhas de passagem e/ou policiamento adequado;

- O provimento de pontos de táxis é bastante precário e provisório;
- Os carros do Corpo de Bombeiros e as ambulâncias são obrigados a atravessarem o "Gargalo" acima citado;
- A simples supressão dos pontos de estacionamento atuais levaria ao seu acúmulo em outros locais, causando novos pontos de obstrução; é necessária a criação de opções, adequadamente balanceadas.

ALTERNATIVA 1

A alternativa propõe fazer da Praça Misael Pena a área exclusiva do terminal rodoviário, não permitindo que ela seja usada por ônibus municipais, táxi ou automóveis particulares. Seu uso é exclusivo dos ônibus Intermunicipais e interestaduais.

A proposta mantém a via ao lado da atual estação da Viação Itapemirim; propõe uma plataforma de desembarque de 3.50 m; uma faixa de rolamento para os ônibus que vão desembarcar passageiros de 3.50 m e uma plataforma de embarque em diagonal (45° - ver desenho). A solução permite que se forme um "anel" de circulação para os ônibus.

O fluxo de ônibus proposto seria pela Av. República, viela ao lado da estação, plataforma de desembarque ou embarque, novamente pela viela ao lado da estação e saída pela rua Henrique Coutinho, completando o "anel".

As plataformas de embarque em 45° permitem que hajam partidas de ônibus simultâneas, permitindo uma maior tolerância nas paradas para embarque de passageiros.

As faixas pintadas no asfalto no alinhamento da guia na Rua Bernardino Monteiro para a Av. República e na Rua Soldado Antonio Farias para a Washington Pessoa visam criar, juntamente com os limites da praça, ou seja, o SESC e a viela ao lado da estação, a área exclusiva do terminal rodoviário.

A cobertura plana, apoiada em seis pilares protege as plataformas de desembarque e embarque e tem um tamanho de 21.00 m x 56.00 m (ver desenho).

A capacidade de ônibus no terminal rodoviário é a seguinte:

- DESEMBARQUE	=	4
- EMBARQUE	=	<u>7</u>
TOTAL		11 ônibus

Apesar de ser um remanejamento provisório, até a construção da nova estação rodoviária, sua capacidade está dentro das normas do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (MITERP) - que especifica para um número médio de partidas diárias abaixo de 200; para um número máximo de partidas simultâneas (pique) abaixo de 10 e para um número máximo possível de partidas diárias abaixo de 800, que seja de 9 a 3 o número de plataformas de embarque e de 3 a 1 o número de plataforma de desembarque.

Isso, no entanto, não anula que seja feito um controle por parte da fiscalização da rodoviária para não permitir um acúmulo intenso de ônibus vindo a prejudicar a circulação interna no terminal rodoviário ou o tráfego nas ruas em seu entorno.

Alguns cuidados se propõe:

- Que, na Av. República, entre a rua José Anchieta e o terminal rodoviário seja reservada uma faixa para os ônibus que demandem ao terminal rodoviário. O uso de setas pintadas no asfalto com os dizeres BUS (como é comumente usado) e uma placa na esquina da Av. República com José Anchieta, informando o uso exclusivo da faixa para ônibus é também uma medida recomendável.
- Os automóveis particulares e táxi que demandem da rua Soldado Antonio Farias e queiram se dirigir à rua Henrique Coutinho devem respeitar a faixa de acesso. Para tanto, deverão ser pintadas faixas indicando a direção a seguir, além de placas de "proibido estacionar" neste trecho e uma placa informando o uso das -

pistas com atenção, pois os ônibus podem estar realizando o raio de manobra para ingressarem nas plataformas.

ALTERNATIVA 2

Nesta alternativa mantém-se o mesmo fluxo de ônibus, automóveis particulares e táxis no entorno da Praça Misael Pena que na Alternativa 1.

A proposta de se criar uma plataforma de embarque em 45º como continuidade da calçada da estação tem como objetivo aumentar a área da plataforma, além de instalá-la junto aos guichês de passagens, de maneira mais lógica, evitando o cruzamento do pátio de manobras pelos pedestres.

A necessidade, porém, de uma plataforma de desembarque, cuja viabilidade de implantação se dá distante da estação (respeitando a área de manobra dos ônibus estacionados a 45º), necessita de uma cobertura muito grande e com um inconveniente, qual seja, a proteção em sua grande parte da área de manobra dos ônibus ao invés da proteção aos passageiros.

Além da plataforma de desembarque ficar reduzida para 2 m e ficar exposta à manobra de marcha a ré dos ônibus que saem, o passageiro que desembarca necessita atravessar o pátio de manobra dos ônibus para chegar até a estação.

Seus inconvenientes poderiam ser sanados com o uso de 2 coberturas menores, e de pilares de proteção na plataforma de desembarque.

Como na Alternativa 1, propõe-se que a Praça - Misael Pena tenha como exclusividade a circulação de ônibus intermunicipais e interestaduais, proibindo-se qualquer outro tipo de circulação de veículos. Os seus limites são os mesmos da Alternativa 1.

Capacidade de ônibus nas plataformas:

- EMBARQUE	=	7
- DESEMBARQUE	=	<u>5</u>
TOTAL		12 ônibus

ALTERNATIVA 3

Pensando num dos inconvenientes da proposta da FUNDEP, qual seja, o alinhamento dos ônibus uns atrás dos outros não permitindo circulação, além de obrigar a um escalonamento rigoroso de saídas, é que se propõe esta alternativa.

A plataforma de embarque junto à estação passa para 3.95 m; as outras 2 plataformas passam para 2.00 m; as pistas para ônibus passam para 6.00 m, permitindo, dessa forma, um ônibus parado e um circulando na mesma pista.

Esta alternativa não anula o controle rigoroso da fiscalização, pois nas faixas de circulação deve ser expressamente proibido parar e/ou estacionar ônibus. O controle deve se dar também não permitindo um número maior de ônibus, que o número de plataformas, estacionem, vindo desta forma prejudicar a circulação interna no terminal rodoviário como também no tráfego em torno deste.

Capacidade de ônibus nas plataformas:

- EMBARQUE	=	8
- DESEMBARQUE	=	<u>5</u>
TOTAL		13 ônibus

ALTERNATIVA 4

Propõe-se nesta alternativa algumas modificações quanto a circulação no entorno da Praça Misael Pena e na organização espacial dos elementos do terminal rodoviário.

A circulação de veículos adotada foi a Alternativa I da Proposta de Circulação de veículos nas imediações da Praça Misael Pena que consta deste volume.

Desta forma, se se pensa no terminal rodoviário com uma circulação de ônibus da "esquerda para a direita", isto é,

os ônibus que demandam da rua Henrique Coutinho, entram nas plataformas de embarque ou desembarque e saem pela Av. República, não necessitando mais do "anel" de circulação feito pela rua ao lado da estação, esta perde sua utilidade e pode muito bem vir a ser fechada ao tráfego de veículos.

Desta forma, ao ser fechada, ela deve receber algumas obras para se transformar, juntamente com as outras duas calçadas, numa única calçada, dando, assim, mais conforto aos usuários do terminal rodoviário.

A cobertura plana avançando da estação para o "calçadão", permite fazer deste lado da estação os guichês de venda de passagens, vindo, desta maneira, liberar a plataforma de desembarque das filas e pessoas que estão comprando bilhetes, proporcionando uma melhor organização e conforto aos usuários.

Para quebrar a frieza das linhas planas e para tornar mais agradável o terminal, propõe-se que no "calçadão" sejam pensados alguns nichos para vegetação e bancos para se sentar, formando, assim, um contraste interessante, a introdução desses novos volumes com os planos existentes.

O desembarque dos passageiros de táxi passa agora a ser em parte protegido pela cobertura plana, vindo beneficiar os passageiros. Quanto ao ponto de táxi, propõe-se seja feito na rua Bernardino Monteiro. (ver desenho).

Alguns cuidados devem ser tomados quanto a tra
vessia de pedestres, implantando-se "faixas de pedestres" nas ruas -
Henrique Coutinho, Dom Fernando, Av. República e rua Bernardino Mon -
teiro que são agora as de maior fluxo.

A Praça Misael Pena, como nas alternativas an
teriores, passa a ser o terminal rodoviário, só se permitindo a circu
lação de ônibus intermunicipais e interestaduais.

A organização espacial das plataformas permite
a seguinte capacidade de ônibus:

- EMBARQUE	=	7
- DESEMBARQUE	=	<u>4</u>
TOTAL		11 ônibus

3.

ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS PROPOSTAS
DE CIRCULAÇÃO NAS IMEDIAÇÕES DA PRAÇA MISAEL PENA

ALTERNATIVA 1

A Alternativa 1 procura preservar o fluxo de veículos na Praça Misael Pena em um só sentido. Para tanto, os veículos que demandam da Av. República fariam o contorno pela Rua José de Anchieta/Rua 23 de Maio/Rua Henrique Coutinho e, ao chegar à praça, os táxis desceriam os passageiros na viela junto ao abrigo atual, os ônibus penetrariam nas plataformas de embarque e desembarque e os veículos passariam por fora, fazendo o contorno pela rua do Corpo de Bombeiros.

- O acesso à cidade alta seria feito pela Av. República/Rua Thiers Veloso e a saída pela Rua Dom Fernando/Rua José de Anchieta;
- Os pontos de embarque de táxis ficariam na Rua José de Anchieta e na rua Bernardino Monteiro (para a cidade alta);
- A Alternativa serve para as propostas 1, 2, 3 e 4 de remodelação do Terminal Rodoviário;
- O armazenamento de ônibus seria feito na Rua Henrique Coutinho, vetada para a parada de carros;

- Se os táxis fizessem o contorno pela rua do Corpo de Bombeiros, a viela junto ao abrigo atual poderia ser transformada em calçada, protegendo os pedestres e oferecendo maior espaço de espera, transformando a praça toda numa rodoviária;
- A circulação se faz em torno do quarteirão, em vez de fazê-lo na praça, aumentando sua trajetória, e, portanto, suas opções;
- Apresentaria como inconveniente principal o sobrecarregamento da Rua José de Anchieta - com ônibus chegando e saindo, táxis e veículos da cidade alta e retorno;
- Se se quisesse manter a situação atual de acesso à cidade alta, pela Rua Dom Fernando, e a saída pela Rua Thiers Veloso, e daí pela Rua José de Anchieta, bastaria o uso de mão dupla na Av. República no trecho entre as duas vias citadas, porém seria necessário o uso de semáforo na esquina da Rua José de Anchieta com Av. República, para regular os diversos fluxos, além de haver um estreitamento no trecho da Av. República acima citado, e de oferecer perigo aos veículos que vêm da Rua Bernardino Monteiro.

ALTERNATIVA 2

Nesta Alternativa, procurou-se preservar a Praça Misael Pena somente aos ônibus intermunicipais, isto é, a praça to

da passa a ser a Estação Rodoviária, não se permitindo mais o trânsito de táxi, carros particulares e ônibus municipais.

Procurou-se não modificar, na medida do possível, o tráfego no entorno da Estação Rodoviária.

Procurou-se, também, evitar qualquer ponto de conflito nos cruzamentos; dar maior fluidez ao tráfego, na medida em que os automóveis e ônibus entrem pela Av. República e usem a Rua José de Anchieta ou Av. Cleto Nunes para direção Sul ou retorno e os veículos que se dirijam para a cidade alta usem a Rua Dom Fernando, deixando desta forma, as Ruas Bernardino Monteiro e Soldado Antonio Farias quase que para o tráfego local, como hoje se dá, e de circulação para os automóveis que se dirijam à Estação Rodoviária.

- Os ônibus intermunicipais que venham do lado Sul, entram pela Av. República e seguem em linha reta até a Rodoviária (forma atual). Entram pela viela, já dentro da Estação Rodoviária exclusiva a eles, e se dirigem às plataformas de desembarque ou embarque. A saída se dá pela ruela e rua Henrique Coutinho.
- A Estação Rodoviária deve ser exclusiva para os ônibus que estão desembarcando ou embarcando passageiros, e o tempo de parada de ônibus deve sofrer um controle eficiente da fiscalização do trânsito da rodoviária, não permitindo a parada de ônibus que não estejam em serviço.

- A armazenagem de ônibus intermunicipais deve ser feita em outro local da cidade, que não perturbe o trânsito urbano e que sua chegada à Estação Rodoviária seja rápida.
- Os ônibus intermunicipais que venham do lado Norte, pela Av. Florentino Avidos, entram na Av. República e seguem as mesmas normas acima descritas.
- Os táxis que venham do lado Sul e que se dirijam à rodoviária com passageiros entram pela Av. República, e encontram o ponto de desembarque na rua Bernardino Monteiro e o ponto de embarque e parada na Rua Soldado Antonio Farias. Os táxis, que após o desembarque dos passageiros quiserem se dirigir à cidade alta devem pegar a Rua Marcondes de Souza e daí a Rua Dom Fernando. Os que estiverem no ponto de embarque e quiserem se dirigir tanto para a parte Sul como Norte da cidade, devem se dirigir pela Rua Washington Pessoa, 23 de Maio e daí seguirem a forma atual.
- Os carros particulares têm as mesmas opções de direções que os táxis.
- Os automóveis que se dirijam pela Rua Thiers Veloso não podem cruzar a Av. República para pegar a Rua José de Anchieta. Para tanto, deve ser pintado no asfalto faixas e colocação de placas indicando a direção a seguir.
- O trecho da Av. República entre a Rua José de Anchieta e Estação Rodoviária passa a ter mão única, sendo que do alinhamento da Rua Bernardino Monteiro devem ser pintadas fai -

xas no asfalto, possibilitando a existência' de um "anel" de circulação dos ônibus dentro da Estação Rodoviária. Na Rua Soldado Antonio Farias a mesma providência deve ser tomada, quanto às faixas.

- A passagem da Rua Soldado Antonio Farias para a Rua Henrique Coutinho deve se dar numa faixa pequena e deve servir apenas aos que dela necessitam fazer uso. Neste pequeno trecho devem ser pintadas faixas no asfalto indicando a direção a seguir e colocação de placas indicando atenção, pois os ônibus municipais que se dirigem às plataformas estarão fazendo o raio de entrada.
- Quanto ao Pronto Socorro e Corpo de Bombeiros, continuam tendo as mesmas opções de circulação hoje existentes.
- Quanto aos estacionamentos de carros particulares (num lado das ruas) este pode se dar nas ruas Bernardino Monteiro (largura: capacidade de 3 automóveis), respeitando a área de desembarque de passageiros de táxis e carros, Marcondes de Souza, Soldado Antonio Farias, respeitando o ponto de táxi, Washington Pessoa, Henrique Coutinho e José de Anchieta.
- Os ônibus municipais que venham do lado Sul da cidade, entram pela Av. República, e Rua José de Anchieta e 23 de Maio para voltarem (forma atual). É necessária verificação dos pontos de parada e ponto final.

- Os que provêm do lado Norte entram pela Rua General Osório e Av. Cleto Nunes, seguindo o mesmo percurso que fazem atualmente.

ALTERNATIVA 3

A Alternativa 3 procura separar os veículos que demandam a cidade alta, os ônibus que provêm do Sul e os que vêm do Norte, penetrando na praça apenas os ônibus e fazendo com que outros veículos façam o contorno.

- Entram os que vêm do Sul pelo trajeto Florentino Avidos/23 de Maio/Henrique Coutinho e atingindo a Praça Misael Pena; os do Norte, pela Av. República/Cleto Nunes/23 de Maio/Henrique Coutinho;
- O acesso à cidade alta seria feito pela mão direita da Av. República, entrando na Rua Dom Fernando; a Rua Thiers Veloso seria utilizada somente para retorno e a saída pela Rua Cais de São Francisco, tomando a Av. Cleto Nunes;
- A saída da Rodoviária seria pela mão esquerda da mesma avenida, entrando na Av. Cleto Nunes;
- O estacionamento de veículos seria na Rua José de Anchieta;

- O armazenamento de ônibus na Rua Henrique - Coutinho, de largura suficiente;
- Os pontos de táxi seriam nas ruas Soldado Antonio Farias e Bernardino Monteiro, por onde os veículos fariam o "Looping" para não penetrar na Praça, exclusiva de ônibus (exceto ambulância e bombeiros, atravessando a faixa);
- O tráfego na Av. Cleto Nunes seria aliviado' pela ausência dos ônibus vindos do Sul, mas carregado pelos vindo da Rodoviária;
- Na Rua José de Anchieta, junto ao Parque Moscoso, poderiam ser localizados alguns terminais de ônibus urbanos.

4.

RECOMENDAÇÕES FINAIS

Para que haja uma melhoria nas condições de funcionamento do terminal rodoviário e de trânsito no seu entorno, algumas recomendações de caráter geral devem ser observadas. Por exemplo:

- Que as soluções de circulação no terminal rodoviário não tenha como consequência pontos de estrangulamento em outras áreas da melhor viária;
- Que a solução de tráfego procure separar os veículos relacionados com a Cidade Alta, Zona Sul e Zona Norte; separe os de passagem daqueles de acesso e crie uma hierarquia de prioridades onde os carros particulares venham depois dos táxis, ônibus interestaduais/intermunicipais, ônibus urbanos e os veículos de emergência (bombeiros e ambulância);
- A localização dos pontos iniciais e pontos de parada urbanos deve ser adequada pela FUNDEP/DETRAN e compatibilizada com a solução adotada para o terminal rodoviário e circulação no seu entorno. A eliminação dos estacionamentos diagonais de automóveis da Av. República

blica e a José Anchieta permitiriam, por exemplo, o remanejamento dos pontos de ônibus da Av. República, no trecho entre a Av. Cleto Nunes, e da própria Av. Cleto Nunes junto ao Parque Moscoso, altamente inconvenientes ao fluxo viário, para esses locais;

- Os ônibus que fazem hoje ponto inicial na Praça Misael Pena - como por exemplo linhas Manguinhos, Jacaraípe e Nova Almeida - e que têm características urbanas (fazem paradas normais em pontos urbanos, possuem 2 portas, roleta, etc) e que até disso tem uma permanência de parada muito longa, demandando uma vaga quase permanente, devem sofrer um remanejamento, obedecendo recomendações de proximidade do terminal rodoviário, nas locais deste;
- A Praça Misael Pena deve ser preservada para uso exclusivo de ônibus interestaduais e intermunicipais, não se permitindo mais o trânsito de táxis, carros particulares e ônibus municipais;
- O terminal rodoviário deve ser exclusivo para os ônibus que estão desembarcando ou embarcando passageiros, e o tempo de parada de ônibus deve sofrer um controle eficiente da fiscalização do trânsito da rodoviário, não permitindo a parada de ônibus que não estejam em serviço;

- O armazenamento ou área de espera dos ônibus que utilizam o terminal rodoviário deve ser feito em local adequado a ser escolhido dentro da proposta de circulação adotada;
- O estudo final de circulação na Praça Misael Pena e seu entorno deve ter compatibilidade com os esquemas a serem implantados pelo DETRAN, de maneira integrada e dentro das recomendações acima citadas;
- O uso do terminal rodoviário deverá ser gerido pela FUNDEP que se encarregará do controle de tráfego interno (saída e chegada de ônibus), informações gerais (usuários e ônibus), manutenção, limpeza e policiamento;
- Os estudos das alternativas quanto ao projeto físico do terminal rodoviário apresentados neste volume, deverão sofrer um detalhamento e um projeto executivo da obra;
- A implantação deve ser acompanhada de conveniente preparação, divulgação e educação, ensinando um pessoal para os serviços do terminal rodoviário e informando os usuários através de sinalização com faixas pintadas no asfalto e placas informativas.

