

IJ01026

m Jones
1.0
DIVERSOS

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS

OPERACIONALIZAÇÃO DE CORREDORES NA
GRANDE VITÓRIA
TERMO DE REFERÊNCIA



INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

IJ01026
114/2009

OPERACIONALIZAÇÃO DE CORREDORES NA
GRANDE VITÓRIA

TERMO DE REFERÊNCIA

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

OPERACIONALIZAÇÃO DE CORREDORES
NA GRANDE VITÓRIA

TERMO DE REFERÊNCIA

NOVEMBRO/1988

1501026
114/2009

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Max Freitas Mauro

COORDENAÇÃO ESTADUAL DE PLANEJAMENTO
Albuíno Cunha de Azeredo

SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS
Luiz Antônio Polese

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES
Sebastião José Ballarini

COORDENAÇÃO TÉCNICA DO IJSN

Robson Luiz Pizziolo

GERÊNCIA DO DTS

Luciene Maria Becacici Esteves Vianna

EQUIPE TÉCNICA

Ana Lúcia Silva Forattini

Márcio Gomes Bastos (EBTU)

ÍNDICE**PÁGINA**

1. INTRODUÇÃO.....	6
2. OBJETIVOS.....	7
3. ASPECTOS METODOLÓGICOS.....	8
3.1. LEVANTAMENTOS E PESQUISAS.....	8
3.2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL	9
3.3. NÍVEIS DE ABORDAGEM.....	10
3.4. ESTRUTURAÇÃO DO ESTUDO	11

1.

INTRODUÇÃO

O estudo do Transporte Coletivo da Grande Vitória (TRANSCOL/GV), realizado em 1984, concluiu pela total remodelação operacional do sistema de transporte coletivo na área de estudo.

O modelo concebido fundamenta-se em um sistema tronco-alimentador, onde o sistema radial de linhas de ônibus é substituído por um conjunto de linhas troncais percorrendo os principais eixos viários, alimentadas em terminais de integração através de linhas de ligação direta com os bairros e ao longo dos eixos através de linhas complementares.

Por outro lado, a necessidade de se consolidar este novo sistema, viabilizando-o e adequando-o aos desejos de deslocamentos da população usuária do modo ônibus, bem como integrando-os aos demais modos de transporte, fez com que fosse desenvolvido o Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória (PDTU/GV), no período de 1985 a 1987.

Da conjugação destes dois trabalhos foi concebida a proposta definitiva, sendo necessário, para a consecução dos objetivos perseguidos, desenvolver estudos específicos que contemplem os elementos que compõem o sistema de transporte - o homem, a via e o veículo - através de medidas que venham a garantir segurança, conforto e fluidez do tráfego ao longo dos eixos a serem estudados.

2.**OBJETIVOS**

O estudo de operacionalização de corredores tem como objetivo a otimização operacional dos sistemas de transportes na aglomeração urbana da Grande Vitória, buscando maximizar os benefícios através de medidas que venham a garantir a utilização racional das vias, com ações que atendam aos interesses do transporte coletivo por ônibus, dos pedestres, dos ciclistas, do transporte de carga e do tráfego geral.

Propostas no PDTU/GV, a ampliação da malha viária básica da Grande Vitória e intervenções localizadas em trechos e interseções críticas fundamentam os seguintes objetivos específicos:

- Reestruturação das linhas de ônibus (TRANSCOL/GV);
- Implementação da rede cicloviária básica;
- Realocação do tráfego de cargas;
- Melhorias na circulação do tráfego geral e de pedestres.

3.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

O estudo de operacionalização de corredores será realizado baseado em levantamentos e pesquisas específicas, com o intuito de diagnosticar a situação atual e respaldar as proposições, que deverão contemplar aspectos tais como: capacidade viária, estacionamento e carga/descarga, pontos de parada de ônibus e áreas de concentração de pedestres e ciclistas.

Deverão ser consideradas as diretrizes e proposições do TRANSCOL/GV e do PDTU/GV, bem como aproveitados e/ou atualizados levantamentos e pesquisas existentes.

3.1. LEVANTAMENTOS E PESQUISAS

Encontra-se em desenvolvimento pelo Instituto Jones dos Santos Neves um inventário das características físicas dos corredores a serem estudados, onde estão sendo levantados: seção transversal, número de faixas de tráfego, sentidos de circulação, tipo de condições do pavimento, fases, ciclo e movimentos permitidos nas interseções semaforizadas e características dos pontos de parada de ônibus.

Este inventário deverá ser complementado, coletando-se informações relativas a: acessos a garagens, áreas de estacionamentos, obstruções físicas e visuais, mobiliário e equipamentos urbanos, ocupação do solo, regime de estacionamento ao longo das vias e sinalização.

Para os casos que requeiram maior detalhamento, como tratamento de pontos negros, deverão ser realizados levantamentos específicos. Estas com

plementações deverão ser executadas somente para os locais e trechos a serem eleitos pela equipe de trabalho.

Além do inventário técnico da malha viária, deverão ser realizadas basicamente as seguintes pesquisas:

- . Contagem volumétrica direcional e seletiva de veículos;
- . Contagem de pedestres;
- . Rotatividade de estacionamento;
- . Tempos de Viagem.

3.2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

Na caracterização da situação atual será levada em consideração a rede viária já definida no PDTU/GV, utilizando-se, no caso de simulações de carregamento, a bateria de programas do UTPS.

A análise da capacidade viária e nível de serviço das vias basear-se-á no método de Webster, com adaptações, ou seja, a mesma metodologia adotada no Estudo da Área Central de Vitória.

Os pontos negros e trechos críticos serão definidos a partir do volume de tráfego e número de acidentes, onde deverão ser consideradas as características físicas do ponto ou trecho.

Já a utilização da faixa da via contígua ao meio-fio, onde ocorre o estacionamento de veículos particulares, as manobras de carga e descarga e onde se localizam os pontos de parada de ônibus, deverá ser tratada de maneira que não traga prejuízos à fluidez do tráfego e segurança dos

pedestres, atendendo convenientemente os segmentos atingidos.

Tratamento especial deverá ser dado aos pedestres e ciclistas, identificando-se os locais de concentração e seus desejos de deslocamentos. Especificamente quanto aos ciclistas, serão observadas as proposições contidas no PDTU/GV.

3.3. NÍVEIS DE ABORDAGEM

A caracterização operacional dos corredores deverá considerar, entre outros:

- . A capacidade e o nível de serviço de vias e calçadas;
- . As condições de acesso;
- . A destinação de áreas para estacionamento e carga/descarga;
- . O manejo do tráfego e os itinerários das linhas do transporte coletivo;
- . A sinalização horizontal, vertical e semafórica;
- . A localização de pontos de parada de ônibus;
- . A concentração/circulação de pedestres;
- . A circulação de ciclistas.

A apresentação das propostas será a nível de anteprojeto, cuja base cartográfica deverá obedecer as escalas 1:500, 1:2000, 1:5000 e 1:10.000, conforme o nível de detalhamento necessário.

3.4. ESTRUTURAÇÃO DO ESTUDO

Os estudos anteriormente caracterizados, deverão ser acompanhados por um coordenador geral e elaborados por equipes específicas que trabalharão paralelamente e de forma integrada, dadas a interfaces entre os assuntos abordados:

- Circulação do Tráfego Geral;
- Circulação de Pedestres;
- Circulação de Transporte Coletivo;
- Circulação de Bicicletas e
- Sistemática de Carga/Descarga e Estacionamento de Veículos.

4.

EQUIPE TÉCNICA

A equipe técnica será constituída por:

- . 7 técnicos de nível superior
- . 8 auxiliares técnicos
- . 6 estagiários

Para a formação dessa equipe, é necessária a contratação de dois técnicos de nível superior com conhecimento e experiência na área de planejamento de transportes e seis estagiários.

5.

PRAZO

O prazo previsto para a realização do estudo é de 1(um) ano, contado a partir da assinatura do termo Aditivo de convênio SETR/IJSN e da estruturação da equipe técnica necessária ao desenvolvimento do estudo objeto.

6.

CUSTOS

O custo total para a realização do estudo de operacionalização dos corredores na Grande Vitória, a preços de dezembro de 1988 é de Cz\$ 32.246.730,00, equivalente a 6.731 OTN's, conforme Quadro 1.

QUADRO 1

ESTIMATIVA DE CUSTO

OTN (DEZ./88) = Cz\$ 4.790,89

ITENS DE CUSTO	CZ\$	OTN
Equipe Técnica (a contratar)	10.600.000,00	2.212,00
Encargos Sociais	4.272.000,00	892,00
Pesquisas (combustíveis)	14.443.209,00	3.015,00
Material de Consumo	2.931.521,00	612,00
TOTAL	32.246.730,00	6.731,00

