

**IJ 01030**

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO  
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

ESTUDOS DE LOCALIZAÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS DE  
PASSAGEIROS NOS MUNICÍPIOS DO ESPÍRITO SANTO  
(TERMO DE REFERÊNCIA)

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

**IJ01030**  
**118/2009**

**ESTUDOS DE LOCALIZAÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS DE  
PASSAGEIROS NOS MUNICÍPIOS DO ESPÍRITO SANTO  
(TERMO DE REFERÊNCIA)**

1503030  
118/2009

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO  
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

ESTUDOS DE LOCALIZAÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS DE  
PASSAGEIROS NOS MUNICÍPIOS DO ESPÍRITO SANTO  
(TERMO DE REFERÊNCIA)

NOVEMBRO/1988

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
Max Freitas Mauro

SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS  
Luis Antônio Polese

COORDENAÇÃO ESTADUAL DE PLANEJAMENTO  
Albuino da Cunha Azevedo

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES  
Sebastião José Balarini

COORDENAÇÃO TÉCNICA DO IJSN

Robson Luiz Pizziolo

GERÊNCIA DO DTS

Luciene Maria Becacici Esteves Vianna

EQUIPE TÉCNICA

Geralda Moraes Figueredo Santos

Inês Brochado Abreu

COORDENAÇÃO TÉCNICA DO IJSN

Robson Luiz Pizziolo

GERÊNCIA DO DTS

Luciene Maria Becacici Esteves Vianna

EQUIPE TÉCNICA

Geralda Moraes Figueredo Santos

Inês Brochado Abreu

## APRESENTAÇÃO

---

O presente documento originou-se de uma solicitação da Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas - SETR, que propõe a este Instituto, no âmbito do Convênio SETR/IJSN de 01/08/88, a elaboração de um Termo Aditivo para realização de estudos de localização de terminais rodoviários de passageiros para as seguintes localidades do Estado do Espírito Santo:

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| . Linhares              | . Jaguaré              |
| . Guarapari             | . Ibitiraçu            |
| . Vila Velha            | . Alfredo Chaves       |
| . Venda Nova            | . Piúma                |
| . Afonso Cláudio        | . Bananal              |
| . Ibatiba               | . Mantenópolis         |
| . Marechal Floriano     | . Muqui                |
| . Santa Maria de Jetibá | . Muniz Freire         |
| . Alegre                | . Conceição do Castelo |
| . Guaçuí                | . Vargem Alta          |
| . Marataízes            |                        |

As vinte e uma localidades citadas serão objeto dos estudos que estão previstos para o ano de 1989, conforme designação da SETR (ofício CI/SETR/GGS/Nº 460/88), e serão desenvolvidos por equipe técnica do Instituto Jones dos Santos Neves, contando também com a participação de técnicos das Prefeituras Municipais e de órgãos afins.

---

No Estado do Espírito Santo, a integração do Sistema de Transporte Público Rodoviário Intermunicipal de Passageiros com as linhas de ônibus urbanas das localidades do interior, apresenta sérias deficiências.

Sob o ponto de vista operacional, a inexistência de uma sistemática de planejamento que promova uma coordenação de horários de partidas e chegadas, e os problemas relativos à circulação de veículos e passageiros nos "terminais", resultou na oneração dos custos operacionais dos sistemas urbanos e interurbanos, além de promover a elevação dos tempos de espera/tempos de viagem dos usuários.

Do ponto de vista físico, encontram-se, nos "terminais", instalações não apropriadas que geram desconforto aos usuários, localização inadequada causando conflitos com o tráfego urbano, falta de segurança e incompatibilidades com o uso do solo nas áreas em que estão instalados. Muitas vezes existem simples paradas de ônibus que não contam com uma infraestrutura de apoio adequada (administração, guichês para venda de passagens, plataformas de embarque e desembarque, sanitários, lanchonetes, posto policial, posto telefônico, etc.)

Um terminal mal localizado pode trazer problemas não só para os passageiros e as empresas transportadoras, como também comprometer toda a estrutura urbana da cidade em que se localiza.

Assim sendo, justificam-se os estudos ora propostos os quais deverão definir a melhor localização dos terminais rodoviários de passageiros, considerando, entre outros aspectos, o sistema viário local existente e projetado, a infraestrutura disponível, diretrizes locais de uso do solo, origem e destino das viagens, condições naturais (topografia, clima, vegetação), população atual e projetada, e perspectivas de crescimento econômico.



## 2.

## OBJETIVOS

---

Os estudos de localização dos terminais rodoviários de passageiros têm por objetivo indicar áreas adequadas para sua implantação, considerando, entre outros fatores:

- . Maior conforto e segurança ao usuário;
- . Integração dos deslocamentos intra e intermunicipais;
- . Facilidade de acesso do usuário ao terminal;
- . Maior fluidez do tráfego urbano e interurbano;
- . Compatibilidade do tráfego rodoviário com o uso do solo local.

### 3.

## ASPECTOS METODOLÓGICOS

---

Os estudos de localização dos terminais serão elaborados com base em levantamentos de dados específicos junto às Prefeituras Municipais e órgãos locais, e através de pesquisas em campo, segundo a seguinte estrutura metodológica:

#### 3.1. Delineamento do perfil da cidade, a partir de:

- Aspectos da localização geográfica;
- Aspectos demográficos;
- Condições naturais (relevo, clima, vegetação);
- Aspectos urbanísticos;
- Aspectos sócio-econômicos;
- Aspectos históricos e culturais.

#### 3.2. Caracterização do terminal existente:

- Localização;
- Infra-estrutura/instalações;
- Volume de passageiros (embarque/desembarque);
- Regime de operação;
- Acessibilidade quanto aos usuários e ônibus
- Empresas que atendem à região;
- Localização das garagens;
- Regime de propriedade;
- Possibilidade de expansão.

#### 3.3. Caracterização do atual sistema de transporte público de passageiros intra/intermunicipal e urbano (análise da oferta e demanda):

- Itinerário de linhas;
- Horários de chegadas e partidas;
- Origem/destino das viagens;
- Passageiros transportados por viagem;

- Análise dos aspectos da sazonalidade;
- Empresas operadoras.

3.4. Estudo da estrutura urbana atual e tendências de crescimento:

- Definição do uso e ocupação do solo atual e projetado;
- Identificação dos vetores de expansão;
- Mapeamento da infra-estrutura atual e projetada.

3.5. Levantamento junto à prefeitura da malha viária atual e projetada:

- Tipo de pavimento e condições de conservação do sistema viário de suporte;
- Caracterização das vias existentes.

3.6. Dimensionamento da área física necessária para operação/expansão:

Será determinada a partir da projeção da demanda adaptada à realidade específica de cada localidade, considerando critérios técnicos e as recomendações legais.

3.7. Identificação de áreas alternativas.

3.8. Avaliação das alternativas.

3.9. Seleção da área adequada considerando os seguintes critérios:

- Acessibilidade, conforto e segurança ao usuário;
- Ligação entre o terminal e as rodovias de acesso;
- Acesso ao centro urbano;
- Uso do solo das áreas adjacentes;
- Custos (para o caso de necessidade de aquisição de área);
- Boas condições de tráfego urbano nas áreas adjacentes;
- Condições naturais;
- Infra-estrutura urbana disponível.

4.

## EQUIPE TÉCNICA

---

A Equipe Técnica será constituída por:

4 técnicos de nível superior

4 auxiliares técnicos

2 desenhistas

2 datilógrafos

2 motoristas

Para a formação dessa equipe, considerou-se o envolvimento de dois técnicos com conhecimento e experiência na área de planejamento urbano e outros dois, na área de planejamento de transportes.

5.

**PRAZO**

---

O prazo previsto para realização dos estudos 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 realização dos estudos de localização dos 21 (vinte e um) terminais rodoviários, a preços de novembro de 1988 é de 12.367.003.00 equivalente a 3.276,26 OTN's, conforme Quadro 2

Para fins de elaboração do cronograma de atividades, considerou-se as seguintes premissas básicas:

- 7.1. A SETR deverá estabelecer uma linha de prioridades, entre as cidades a serem estudadas;
- 7.2. O trabalho deverá ser desenvolvido separadamente, por cidade e/ou grupo conforme prioridade estabelecida.

Considerando-se a heterogeneidade entre as localidades objeto do estudo, seja do ponto de vista do perfil sócio-econômico, ou físico territorial, e das condições político-administrativas face ao período de posse dos novos prefeitos, definiu-se o prazo global de 12 (doze) meses para conclusão dos trabalhos e respectiva técnica.

O detalhamento de cada cidade, constará de uma etapa posterior à realização da Atividade 01 do Cronograma de Atividades, quando terão sido feitos todos os levantamentos preliminares, a partir dos quais ficará evidenciado o grau de complexidade relativo a cada local.

Por outro lado, o amadurecimento metodológico permitirá a possível aglutinação de cidades "homogêneas", para fins de análise, cujos critérios serão estabelecidos a partir da elaboração do perfil das localidades consideradas no contexto global.





QUADRO - 2

CUSTOS

VALOR OTN (NOV/88) - Cz 3.774,73

DISCRIMINAÇÃO	Cz\$	OTN
1. Diárias e refeições	9.220.000,00	2.442,56
2. Combustível	673.603,00	178,45
3. Serviços de apoio	1.484.040,00	393,15
4. Reserva Técnica	989.360,00	262,10
TOTAL	12.367.003,00	3.276,26

## **DESEMBOLSO**

O desembolso será feito em 4 (quatro) parcelas trimestrais de 820 0tn's contadas a partir da assinatura do Termo Aditivo.

