

Plano pode alterar o sistema de transporte

GAZ
18/09/79

A maioria das concessões de linhas de ônibus da Grande Vitória poderá ser revogada e novas linhas serão abertas, através de concorrência pública, numa alteração radical do sistema de transporte coletivo da região. Isso, pelo menos, é o que prevê o Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transportes (PAITT), elaborado pela Fundação Jones dos Santos Neves e que está sendo utilizado para obtenção de Cr\$ 200 milhões, junto ao Governo federal, para execução de vários projetos de melhoramento no setor de transportes.

O PAITT prevê também fechamentos de ruas no centro de Vitória, alargamento de calçadas — a da Jerônimo Monteiro, por exemplo, que passaria de dois para três metros de largura —, restrições à circulação de automóveis, alternativas de tráfego para evitar a passagem desnecessária de veículos no centro da cidade, entre outras providências. Tudo isso, contudo, está condicionado à viabilização de recursos junto à esfera federal e a debates sobre as propostas entre diversos setores civis e oficiais, principalmente envolvendo os cinco prefeitos da Grande Vitória.

SISTEMA VIÁRIO

Iniciado em 1977, por um grupo de técnicos da Fundação Jones dos Santos Neves, o PAITT foi concluído no final do ano passado, contendo inúmeras propostas para a adequação do sistema de trânsito e transporte da Grande Vitória. Ele faz parte também do Plano de Estruturação do Espaço da Região (PEE) e inspirou muitas das propostas existentes no recém-concluído Plano Diretor de Vitória.

O PAITT, conforme explicou ontem, o diretor técnico da Fundação Jones dos Santos Neves (FJSN), Antônio Luiz Borjaile, apresentou três propostas principais relativas ao trânsito e transporte da Grande Vitória, as quais tratam da implantação de um sistema viário funcional, transporte coletivo rodoviário e aquaviário e um tratamento especial para a área central de Vitória.

No que diz respeito à implantação de um sistema viário funcional, Luiz Borjaile explicou que a maior preocupação é classificar o uso das vias de circulação, estruturando-as de forma que haja separação do tráfego de passagem e do urbano. Ou seja: a Fundação pretende criar condições para que os veículos que hoje usam o centro da capital apenas como travessia, contribuindo para engarrafamentos e outros problemas, tenham outra alternativa de tráfego.

Para ser possível conseguir um sistema viário funcional, Luiz Borjaile crê que será preciso a terceira ponte, a fim de facilitar o trajeto direto entre Vila Velha e Serra, sem necessidade de interferência na área central da cidade. Entre Serra e Cariacica, e vice-versa, já existe a BR-101, conhecida como a estrada do contorno da Grande Vitória.

Quanto ao transporte coletivo, o PAITT prevê a consolidação da integração entre o sistema aquaviário e o transporte rodoviário. Para Borjaile, isso já está perto de acontecer em Vila Velha, onde linhas de ônibus internas, procedentes de vários bairros, que convergem para os terminais aquaviários de Prainha e Paul, estão dentro dos objetivos propostos. Falta apenas, segundo disse, a integração das passagens, de forma que uma viagem direta entre aquele município e Vitória custe pelo menos o mesmo preço que a paga no sistema ônibus-aquaviário.

GRANDE PROBLEMA

Entretanto, o grande problema da Fundação

Jones dos Santos Neves está em atender à proposta do PAITT de reestruturar, de forma radical, o sistema de transporte da Grande Vitória. A maior preocupação é em função do lado institucional que a medida implica, pois várias concessões outorgadas pelo Detran e prefeituras às empresas de transporte teriam que ser revogadas.

Borjaile explicou que a proposta trata-se de criar linhas alimentadoras de ônibus e linhas troncais. Isso, segundo ele, significaria que muitas das linhas que hoje ligam bairros dos municípios ao centro de Vitória deixariam de existir, sendo substituídas por outras, as quais fariam a ligação entre os bairros e o centro ou a determinados pontos dentro dos municípios.

Para citar um exemplo desta proposta do PAITT, as linhas hoje existentes de Cobilândia, Novo México ou Jardim Itapoá, que fazem ligação com o centro de Vitória, deixariam de existir e outras seriam criadas, através de novas concorrências públicas, interligando aqueles bairros à Rodovia Carlos Lindenberg ou à sede do próprio município. O passageiro nestas circunstâncias, para chegar à capital, teria que tomar dois ônibus ou optar pelo sistema ônibus-aquaviário, sem que o valor dessa viagem resultasse em preço superior ao que é cobrado atualmente.

Ainda neste caso, seria criada uma única linha entre Vila Velha e Vitória, chamada de linha frontal, com "alta frequência" de ônibus, que atenderia aos passageiros baldeados, provenientes dos bairros. No município da Serra, os passageiros seriam baldeados em Carapina, enquanto que, em Cariacica, a baldeação se faria em Campo Grande.

VITÓRIA

Para Vitória, o PAITT prevê um tratamento especial, visando oferecer maior velocidade ao fluxo de tráfego, possibilitando assim maior rotatividade, ao transporte coletivo e, como consequência, melhor atendimento aos usuários de ônibus.

Antônio Luiz Borjaile informou que hoje trafegam pelo centro de Vitória 350 ônibus por hora, em cada sentido, o que representa seis ônibus por minuto e um a cada 10 segundos. "Isso significa que está havendo uma irracionalidade no sistema. A pretensão, portanto, é melhorar o atendimento aos que utilizam este serviço, aumentando a oferta de lugares, através de maior rotatividade da frota de veículos.

Borjaile, no entanto, está certo de que a melhoria almejada para o transporte coletivo só será possível mediante restrições ao uso do automóvel no centro de Vitória. E disse que a proposta do PAITT neste sentido prevê fechamento de algumas ruas, estímulo à criação de novos estacionamentos junto aos terminais aquaviários, taxas mais elevadas para o estacionamento no centro e prioridade para circulação dos coletivos.

O PAITT prevê também o alargamento das calçadas nas principais vias de circulação, entre elas a avenida Jerônimo Monteiro, que tem 12 metros de largura. Segundo Borjaile, esta pista teria sua largura reduzida para 10 metros e as calçadas seriam acrescidas de mais um metro em cada lado da via. Nenhuma dessas providências tem prazo previsto para ser implantada, pois dependem de várias discussões técnicas e institucionais, maiores detalhamentos e Cr\$ 200 milhões que estão sendo esperados do Governo federal, como fruto de um convênio firmado com o Banco Mundial.