

TRÂNSITO GANHA NOVOS

As mudanças vão ser realizadas em toda a cidade, especialmente nos pontos considerados saturados da Zona Norte

Cintia Alves

Uma rápida olhada no trânsito da Zona Norte de Vitória, nas imediações da Praia do Canto e Camburi, constata o que os motoristas sentem todos os dias, ao voltarem para casa depois de um dia de trabalho: os engarrafamentos são constantes e as ruas não suportam mais tanto tráfego.

Uma pesquisa realizada pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), a pedido da Prefeitura Municipal de Vitória (PMV), comprovou a saturação das vias através de números, que agora serão usados para mudar os rumos do tráfego especialmente na Zona Norte, uma das regiões mais críticas da cidade, colaborando para melhorar o trânsito em toda Vitória.

A pesquisa apontou a quantidade e os tipos de veículos que circulam nos pontos mais congestionados da Zona Norte. A contagem de tráfego foi entregue à Secretaria de Planejamento, que agora pretende organizar debates com representantes do IJSN e de outros órgãos estaduais ligados ao trânsito para definir as obras que serão feitas na região.

A previsão da PMV é que a licitação para realização das obras tenha início em março. Até lá, deverão ficar prontos os projetos para mudar o tráfego em pontos críticos como o cruzamento das avenidas Rio Branco e Nossa Senhora da Penha e o trecho da avenida Saturnino de Brito em frente à Praça dos Namorados, na

Praia do Canto, onde são freqüentes os engarrafamentos.

As propostas estudadas pela prefeitura vão desde intervenções mais simples, como alterações no sistema de circulação, com mudança de locais de sinais e passagem de pedestres, até intervenções maiores, como túneis, pontes e elevados. Para definir a solução mais adequada em cada caso serão feitas novas pesquisas.

RECURSOS

Os projetos serão executados pela PMV, em conjunto com o governo do Estado. O acordo assinado prevê que a prefeitura entre com 30% dos recursos e o Estado com 70%. O governo do Estado está tentando viabilizar os recursos junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDS).

“A princípio, a Prefeitura de Vitória teria que entrar com US\$ 10 milhões (CR\$ 3,8 bilhões), mas esse valor ainda não está definido, pois os estudos sobre as obras a serem feitas estão apenas começando”, conta o secretário de Planejamento da Prefeitura, Guilherme Dias.

De acordo com ele, a pesquisa do Instituto Jones identificou os pontos críticos do tráfego, que agora serão trabalhados. Dias conta que a inauguração da Terceira Ponte, na década de 80, estimulou o crescimento da Zona Norte, principalmente na Enseada do Suá e Praia do Canto.

“A Terceira Ponte estacionou o problema de tráfego no centro da cidade, pois os motoristas passaram a ter mais uma opção para chegar a Vila Velha. O problema

Pontos críticos que devem receber modificações



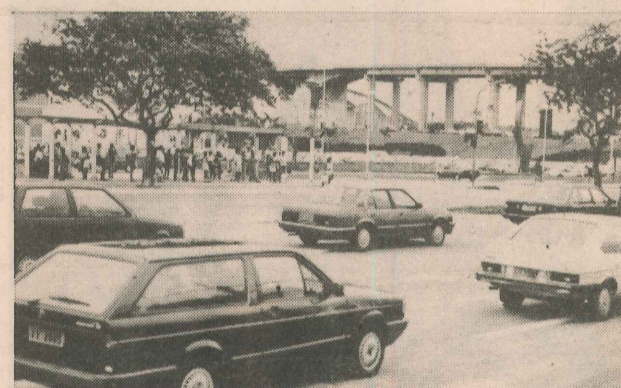
Avenida Nossa Senhora da Penha: O trecho mais crítico é o que vai do início da avenida até a paralela avenida Rio Branco. Várias avenidas a cortam e é muito usada por pedestres devido ao comércio variado. Absorve boa parte do sistema Transcol, tendo um considerável tráfego de ônibus (13,4%), com 3,8% de caminhões e 82,8% de carros de passeio. O período de maior movimento vai das 17h45 às 18h45, quando uma média de 1.128 veículos trafega diariamente no sentido centro/Praia do Canto.



Avenida Fernando Ferrari, Goiabeiras: No período de pico (entre as 17h30 e 18h30), tem uma média de 1.781 veículos (de passeio) trafegando no sentido Goiabeiras/centro, no trecho em frente à entrada da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes). O retorno para a entrada na universidade é palco freqüente de acidentes automobilísticos. Uma média de 13,6% dos veículos que circulam no local são ônibus, 6% são caminhões e 80,4%, carros de passeio.



Avenida Saturnino de Brito, Praia do Canto: Tem o ponto mais crítico de toda a região, em frente à Praça dos Namorados. Os engarrafamentos são constantes, principalmente entre as 18h15 e 19h15, quando uma média diária de 2.233 veículos trafega no sentido centro/Praia, retornando do trabalho. Apresenta sérios problemas de segurança para pedestres, que são muitos no local. Cerca de 3,7% dos veículos que trafegam pela via são ônibus; 1,8%, caminhões e 94,5%, carros de passeio.



Avenida Nossa Senhora dos Navegantes, Enseada do Suá: Passou a ser uma alternativa à saturação da avenida Desembargador Santos Neves. O seu ponto mais crítico fica em frente ao Shopping Vitória, quando trafegam, no pico da tarde (de 18h30 às 19h30), uma média diária de 1.979 veículos. Devido à sua largura, absorve boa parte do trânsito. A proposta da prefeitura é fazer uma intervenção, pois a previsão é que a avenida esteja saturada dentro de pouco tempo.

é que a pressão no lado norte foi agravada”, explica.

O secretário lembra que a construção da Terceira Ponte previa um investimento também em vias de acesso na região, o que não foi feito: “Na Terceira Ponte circulam mais de 20 mil veículos por dia. É preciso ter um esquema de vias para absorver esse trânsito”.

Para o engenheiro e técnico do IJSN Érico Jenz Santos a Terceira Ponte causou também uma maior diversificação nas atividades da região. “O tipo de ocupação do solo mudou. Agora temos mais comércio na região, o que gera mais empregos e, por consequência, mais tráfego”, explica.

Detran mostra pontos críticos

As vias da Zona Norte que apresentam pontos críticos de tráfego são também as que registram maior número de acidentes. A avenida Fernando Ferrari, em Goiabeiras, é a recordista e chamada, pelo diretor do Detran, Edmar Mause, de “ponto negro” de Vitória.

De acordo com dados do Batalhão de Trânsito, em dezembro foram registrados 36 acidentes automobilísticos na avenida Fernando Ferrari. “Aquele trecho da entrada da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes), onde o carro tem que retornar por Jardim da Penha, é onde ocorre a maioria dos acidentes”, esclarece Mause.

Ele acha que é preciso fazer alguma coisa para evitar cruzamentos como o da Fernando Ferrari, assim como o existente na avenida Nossa Senhora da Penha com a Rio Branco, na Praia do Canto.

Em segundo lugar, em número de acidentes, está a avenida Nossa Senho-

ra dos Navegantes. Ela passou a ter um tráfego mais intenso depois da inauguração do Shopping Vitória, na Enseada do Suá, registrando, só no mês de dezembro, 20 acidentes.

A avenida Nossa Senhora da Penha também não fica atrás, com 17 acidentes registrados em dezembro. Já a avenida Saturnino de Brito teve 12 acidentes registrados e a Desembargador Santos Neves oito também em dezembro. As duas ficam localizadas na Praia do Canto.

Este mês as posições se invertendo e a Saturnino de Brito vem aparecendo como a avenida com maior número de acidentes automobilísticos, com 10 ocorrências nessa primeira quinzena.

“Aquele funil na Praia do Canto, onde há engarrafamento todos os dias para passar na ponte de Camburi, é que atrapalha o trânsito”, avalia o capitão De Angeli, do Batalhão de Trânsito.

RUMOS

Ponte vai ser construída para desafogar o tráfego

Pelo menos uma mudança no tráfego da Zona Norte já está acertada: a construção de uma ponte ligando a avenida Rio Branco, na Praia do Canto, à avenida Saturnino Rangel Mauro, em Jardim da Penha, que vai passar por cima do canal de Camburi.

Ainda não há estimativa de custos da obra, mas a Prefeitura de Vitória considera que essa deverá mesmo ser uma das medidas adotadas para desafogar o trânsito na Zona Norte.

“Mas o objetivo maior mesmo é redistribuir o trânsito dentro dos bairros”, explica o engenheiro Érico Jenz Santos, para quem a ponte não vai gerar um corredor de escoamento de tráfego, se destinando mais ao transporte entre os bairros.

Os moradores dos dois bairros — Jardim da Penha e Praia do Canto — têm opiniões divididas sobre a obra. Para o pecuarista Reginaldo Paiva Filho, 48, que mora na Praia do Canto, a ponte vai ser uma boa opção e uma forma de aliviar o trânsito,

principalmente nos horários de maior tráfego, pela manhã e à noite.

“Acho que é a única solução para aquela região”, diz ele. Já a dona de casa Janete Vieira, 40, que mora próximo ao local onde será construída a ponte, na Praia do Canto, tem medo que o movimento na rua aumente muito.

“O engarrafamento pode ser transferido para a nova ponte”, questiona. O estudante Antônio Carlos Júnior, 21, morador da rua Saturnino Rangel Mauro, em Jardim da Penha, também acha que a ponte pode acabar com o sossego no seu bairro.

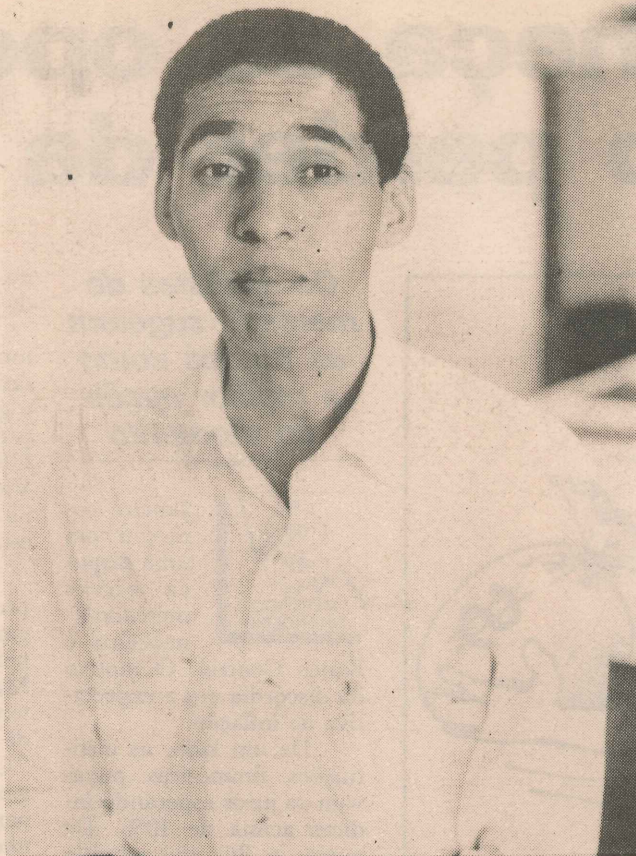
“Por outro lado, sei que a ponte poderia beneficiar muita gente, por isso não sou contra”, pondera. Já a psicanalista Maria Luíza Zanoteli, 31, também moradora de Jardim da Penha, acha que a construção da ponte tem que ser bem discutida e pensada.

“A Prefeitura de Vitória tem que levar em conta os transtornos que a construção da ponte possa trazer para a região”, alerta.

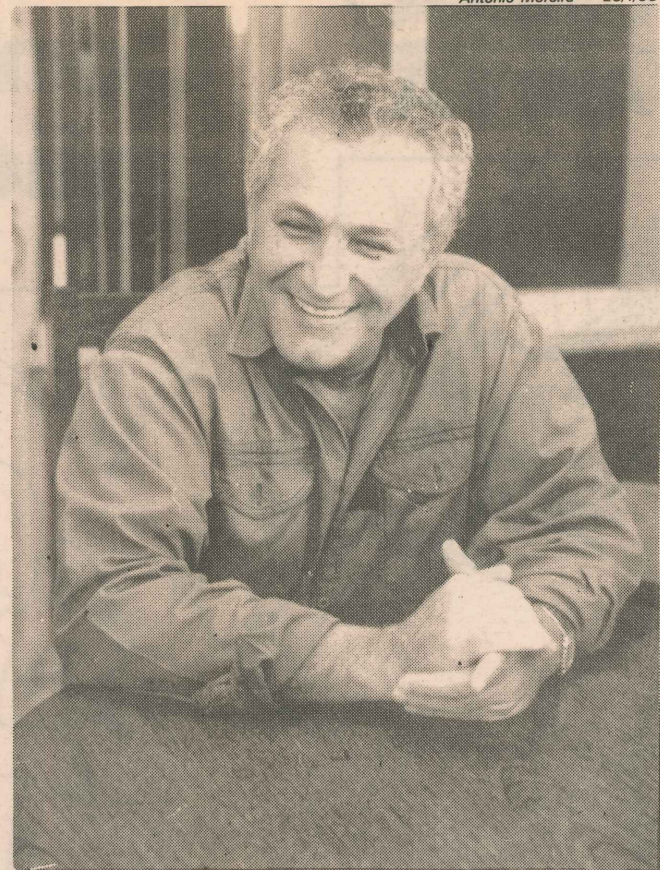
Antonio Moreira/AT



A ponte vai ligar Jardim da Penha à Praia do Canto



Cyro Denaday — 20/7/93



Antonio Moreira — 23/1/93

Ferraço vê em construção de túnel solução para o trânsito na cidade. Marcelo Ferraz questiona a obra

Mudanças fazem parte do Transcol II

As mudanças no tráfego da Zona Norte da cidade fazem parte de um projeto denominado Transcol II. Esse projeto engloba melhorias na infraestrutura viária de toda a Grande Vitória.

Na realização das obras, os municípios que formam a região vão participar com 30% dos recursos e o governo estadual 70%. De acordo com o secretário estadual de Transportes e Obras Públicas, Theodorico de Assis Ferraço, US\$ 85 milhões (CR\$ 32,9 bilhões) serão destinados ao projeto, que terá financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDS).

No Transcol II também está previsto o recapeamento, pavimentação e drenagem de ruas na Grande Vitória. Em Vitória, serão beneficiadas 36 vias, entre elas, as avenidas Fernando Ferrari, Nossa Senhora da Penha, Marechal Mascarenhas de Moraes, Leitão da Silva e Vitória.

TÚNEL

Outro projeto com a previsão de início ainda este ano, executado pela Secretaria Estadual de Transportes e Obras Públicas, é o túnel ligando a ponte do Príncipe, na Ilha do Príncipe, a Jucutuquara, com um custo total de US\$ 40 milhões (CR\$ 15,5 bilhões).

A obra prevê a construção de um viaduto de 375 metros de comprimento, que terá início na ponte

do Príncipe e irá até a saída do túnel, no bairro Santo Antônio. O túnel principal vai ser construído sobre o maciço central de Vitória, com 2.795 metros de extensão e duas pistas sobrepostas. Ele vai até Jucutuquara, onde um elevador de 233 metros fará a ligação com outro túnel, de 184 metros.

Antes mesmo do início da obra, o túnel já vem causando polêmica. O secretário municipal de Transportes, Marcelo Ferraz, questiona o aval técnico da obra e afirma que a Prefeitura de Vitória não foi consultada. “É uma obra com fins eleitorais”, dispara.

Já o secretário municipal de Planejamento, Guilherme Dias, acha que existem obras mais viáveis e baratas, “que são também mais necessárias”.

A diretora administrativa da Companhia de Exploração da Terceira Ponte (Ceterpo), Maria José Sobreira Marques, afirma que foram feitos estudos pelo Instituto Jones dos Santos Neves em 1986 que confirmam a necessidade da obra e que a prefeitura foi convidada a apreciar o projeto, mas não compareceu.

“O túnel é a única solução viável para a desobstrução do trânsito na cidade, pois vai desviar o tráfego diário de 25 mil veículos da região”, argumenta o secretário estadual de Transportes e Obras Públicas, Theodorico de Assis Ferraço.

Modificações vão ser orientadas por pesquisa

A contagem de tráfego feita pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) foi a primeira pesquisa sobre o trânsito feita desde 1987, quando os técnicos do órgão ajudaram a elaborar o Plano Diretor de Transporte Urbano, onde estava prevista a criação do Sistema Transcol.

Depois disso, nenhuma pesquisa foi feita e o tráfego na cidade foi se desenvolvendo sem nenhuma orientação técnica. O engenheiro e técnico do IJSN Érico Jenz Santos revela que em 1986 já se identificava um congestionamento na Zona Norte da cidade.

“Esse tipo de engarrafamento traz insegurança para motoristas e pedestres, além de ser uma concentração de poluentes na atmosfera”, diz Santos.

A contagem de tráfego que foi entregue à Secretaria de Planejamento de Vitória levou 40 dias para ficar pronta. Durante esse tempo, técnicos do IJSN contaram seletivamente e direcionalmente o tráfego.

Ou seja, anotaram quantos veículos passaram, que direção tomaram e que tipos de veículos trafegaram na via. Para medir a quantidade de carros, foi usada a Unidade de Carro de Passeio (UCP).

Assim, ônibus e caminhões eram divididos em quantas UCPs correspondiam, pois uma unidade da medida corresponde ao tamanho médio de um carro de passeio.

A contagem era feita de quinze em quinze minutos, pela manhã e à tarde. Pela manhã, o horário analisado foi de 6 às 8h30 e à tarde a contagem ocorreu no período de 17 às 19h30.

“Essa pesquisa é apenas o começo. A prefeitura pretende fazer estudos de todas as áreas problemáticas da cidade”, assegura Santos.



ÁGUA MINERAL NATURAL

INGÁ[®]

ÁGUA PURA DA MONTANHA

GARRAFAO 20 L
INF. 227.7777