

Os gargalos metropolitanos

Os engarrafamentos que ocorrem em alguns pontos da Grande Vitória, em horários diferenciados, podem ser solucionados com medidas simples. Dentre elas, a fiscalização preventiva para evitar estacionamento irregular em algumas vias.

Rua Luciano das Neves

Via de tráfego intenso, que dá acesso à Rodovia do Sol. Especialistas sugerem a instalação de semáforos que permitam a variação de tempo conforme a demanda e a restrição de estacionamento nos horários de pico.

Na saída e entrada da Terceira Ponte Rua Ignácio Higino e Av. Champagnat

No fim da tarde e início da noite, o fluxo de tráfego aumenta no sentido Vitória/Vila Velha. Ao sair da ponte e entrar na Ignácio Higino, ocorre o estreitamento da pista. Nos dois lados da via há carros estacionados irregularmente, sobrecarregando o trânsito na interseção com a Champagnat, que também tem tráfego intenso no horário.

Rua Ceará

De manhã, a sobrecarga fica na Rua Ceará, que dá acesso à ponte, na Praia da Costa. A rua recebe o fluxo das avenidas Hugo Musso e Gil Veloso e é constante a presença de carretas estacionadas no trecho que dá acesso à ponte.

Centro

De manhã, o acesso sul da ilha, no trecho que compreende desde a rodoviária de Vitória até o Palácio Anchieta.

Ponte de Camburi

Na Ponte de Camburi, o problema está no estreitamento súbito, quando termina a avenida Desembargador Santos Neves. Sinalização alertando para a diminuição de pelo menos uma pista, antes da ponte é aconselhada por especialistas.

Av. Fernando Ferrari

No horário de pico, à tarde, o engarrafamento é constante na Avenida Fernando Ferrari. A demanda da via é muito maior do que sua capacidade. Precisa de ampliação.

Trânsito converte ruas em estacionamento

Gargalos em Vitória e Vila Velha

Em toda a Grande Vitória é fácil identificar gargalos no trânsito. O maior deles hoje é a Avenida Fernando Ferrari. Conforme a chefe da Divisão de Projetos Viários da Prefeitura de Vitória, Maria José Senna, a duplicação da avenida está sendo re-

o crescimento desordenado da Grande Vitória poderá provocar o colapso do trânsito na região. Se não houver investimento para a melhoria da malha viária e do serviço de transporte coletivo, em pouco tempo, segundo especialistas, as ruas da cidade irão se trans-

Consultores da área advertem para necessidade de investimentos na melhoria da malha viária para evitar colapso do trânsito na região da Grande Vitória

MÔNICA LUZ



Sem verbas, projetos não saem do papel

As soluções para eliminar os pontos críticos e garantir maior fluidez ao tráfego da Grande Vitória existem, mas ainda estão no papel. O Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), que vai contemplar os municípios da região, prevê várias in-

Em toda a Grande Vitória é fácil identificar gargalos no trânsito. O maior deles hoje é a Avenida Fernando Ferrari. Conforme a chefe da Divisão de Projetos Viários da Prefeitura de Vitória, Maria José Senna, a duplicação da avenida está sendo repensada. "Os ajustes exigidos pelo BNDES foram realizados, mas outros fatores estão sendo analisados", limitou-se a dizer.

O consultor de trânsito Marcelo Ferraz, além da Avenida Fernando Ferrari, aponta como crítico em Vitória o acesso Sul, que compreende o trecho entre a rodoviária de Vitória e o Palácio Anchieta. "No pico da manhã, o fluxo nesse trecho provoca retenção até na Segunda Ponte", disse. No horário de pico da noite, o problema se transfere para a ponte de Camburi e Fernando Ferrari. "A capacidade da Avenida Fernando Ferrari é muito menor do que o volume de tráfego que passa por lá. Essa via tem que ser monitorada constantemente e seria necessário ter uma faixa específica para ônibus", acrescenta Ferraz.

Na ponte de Camburi, Ferraz aponta como a principal causa dos constantes engarrafamentos, o estrangulamento súbito da Avenida Saturnino de Brito. "Com o estreitamento para duas faixas, a negociação do espaço entre os motoristas se dá em cima da ponte, o que gera insegurança. De imediato seria bom ter uma sinalização que leve a negociação de espaço a acontecer antes, com a redução de uma pista. A solução definitiva será aumentar a largura da ponte", completa.

Em Vila Velha, a entrada e saída da Terceira Ponte são pontos que merecem a atenção. "Na saída da ponte, na rua Inácio Higino, que cruza com a Avenida Champagnat, existe um problema crônico. São três faixas de tráfego, e ao longo da via, nos dois lados, sempre há carros estacionados irregularmente, prejudicando o fluxo do trânsito". Já na rua Ceará - que recebe os veículos das avenidas Hugo Musso e Gil Veloso, que vão pegar a ponte - o estacionamento de carros e até de carretas restringe em 30% o escoamento.

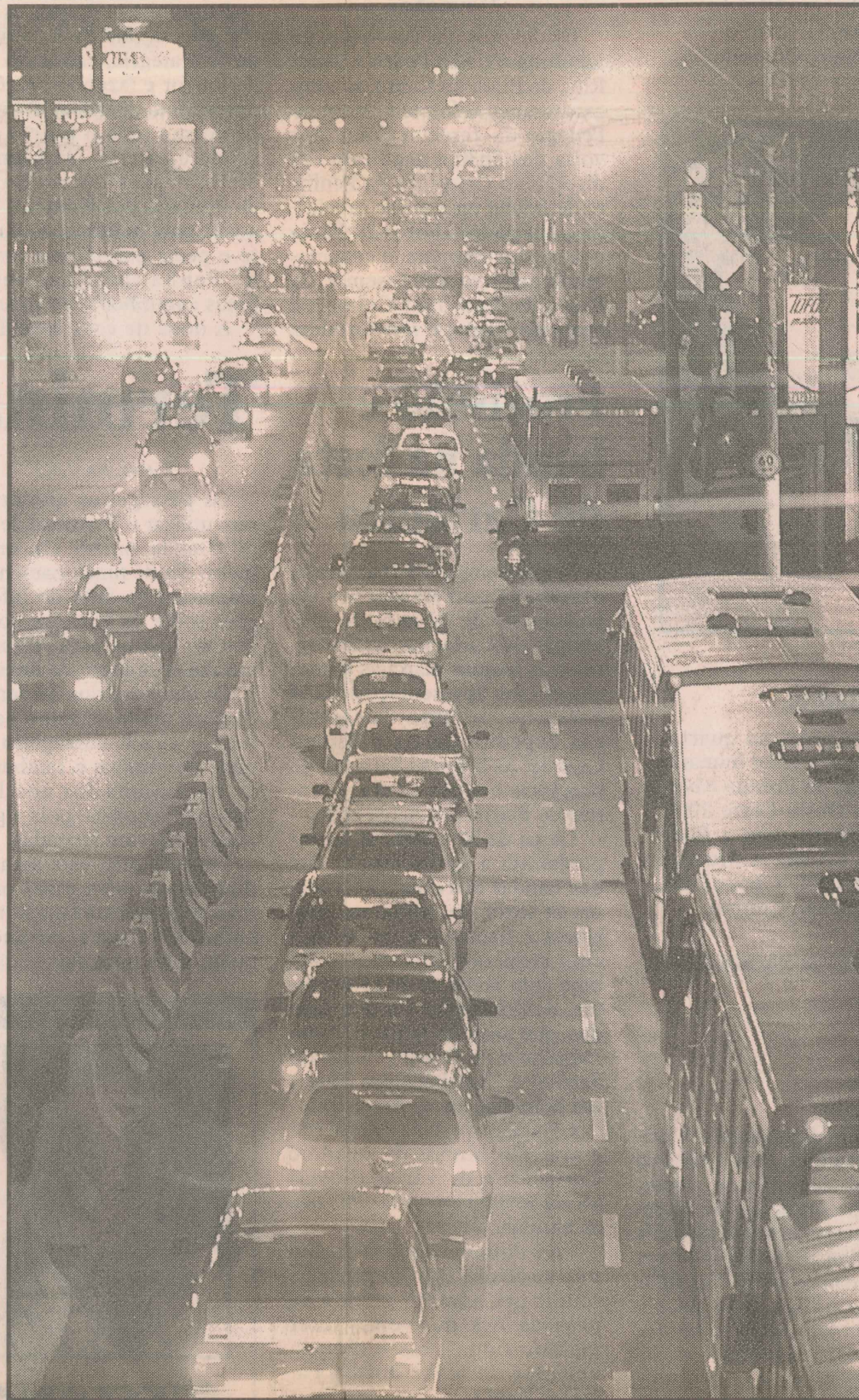
O crescimento desordenado da Grande Vitória poderá provocar o colapso do trânsito na região. Se não houver investimento para a melhoria da malha viária e do serviço de transporte coletivo, em pouco tempo, segundo especialistas, as ruas da cidade irão se transformar em um grande estacionamento. Os pontos críticos identificados nas vias de maior fluxo, têm soluções a curto e longo prazos. Mas é preciso também que se invista na educação, acrescentando o assunto como disciplina escolar, para garantir resultados sólidos no comportamento de motoristas e da população como um todo.

O consultor de trânsito José Luiz Rodrigues Neves, que há nove anos é um estudioso do assunto, não tem dúvidas: antes de se criar novas vias, é preciso investir no transporte alternativo. Ciclovias, metrô, transporte aquaviário. "Como uma cidade igual a Vitória desativa o serviço das barcas?", indagou. Segundo ele, o transporte aquaviário, além de ser um dos mais baratos, poderia reduzir em até 30% a frota de veículos e ônibus. "Vi um estudo mostrando que o sistema transportava aproximadamente três mil pessoas por dia. Só na linha de Vila Velha, eram mil passageiros por dia", comentou o consultor.

Frota

Para Neves, as ruas da Grande Vitória não estão preparadas para o rápido crescimento, com a construção de novos empreendimentos e o aumento da frota de veículos. São cerca de 580 mil veículos no Estado. Na Grande Vitória, o número está em torno de 270 mil, dos quais mais de 80 mil estão na Capital, que recebe diariamente a visita de 150 mil veículos dos municípios vizinhos.

As vias principais (ou vias coletoras) ficam sobrecarregadas e as vias arteriais (que alimentam o tráfego), obstruídas. "Nos últimos anos, a exceção da Rodovia do Sol, nada mudou na cidade, a frota aumentou e não houve o alargamento das ruas", assinalou. Uma das propostas do consultor para melhorar a fluidez do trânsito e eliminar pontos críticos é a retirada de alguns semáforos, onde seriam instaladas rotatórias. "A exemplo do que ocorre na rua lateral à Prefeitura de Vitória, outros locais da cidade poderiam receber rotatórias,



Chico Guedes

Funil

A Avenida Fernando Ferrari é um dos maiores gargalos da Grande Vitória, com a demanda maior do que sua capacidade

com diâmetros menores, que provocariam a redução da velocidade, sem causar interrupção de tráfego", propõe o especialista.

Ele, que está publicando o livro "A Educação Infantil e a Problemática do Trânsito no Brasil", defende a idéia de inserir no currículo escolar, desde o jardim da infância, uma

materia sobre trânsito. "O pouco que existe hoje ensina a criança, sob a ótica do adulto. Se o sinal está vermelho, tem que parar, se está verde pode seguir. Aí a criança morre embaixo dos semáforos como pedestre, na visão equivocada do motorista", ressalta Neves.

Ele enfatiza que, se o processo de aprendizagem, de forma

bem orientada, começar desde cedo, em alguns anos os motoristas serão mais conscientes e, de uma maneira geral, vão contribuir para que o trânsito tenha fluência de maneira ordenada. A sinalização seria mais respeitada e não se estacionaria em locais não permitidos onde o fluxo do tráfego ficasse comprometido, por exemplo.

As soluções para eliminar os pontos críticos e garantir maior fluidez ao tráfego da Grande Vitória existem, mas ainda estão no papel. O Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), que vai contemplar os municípios da região, prevê várias intervenções para a melhoria do sistema como um todo, eliminando alguns gargalos. Conforme técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves, o projeto, que está em fase de redação do relatório final, sugere a construção de duas novas pontes. Uma ligando Porto de Santana, em Cariacica, a Santo Antônio, em Vitória. A outra, ligaria Vila Velha a Vitória, na altura do bairro da Glória.

Outra medida, proposta pelo PDTU, é a criação de faixas exclusivas para ônibus - os corredores de transporte -, que possibilitariam o aumento da velocidade dos coletivos, diminuindo o tempo de viagem dos passageiros. Em Vila Velha, a proposta é a cobertura do canal Bigossi - prevista dentro do contrato com a Rodosol - ligando a Terceira Ponte à Avenida Carlos Lindenberg.

Em caráter imediato, o consultor Marcelo Ferraz aponta soluções que podem surtir efeito rapidamente, até que sejam implantadas as medidas definitivas para a melhoria do trânsito. Semáforos que permitam a variação de planos, conforme a demanda do horário, seriam uma solução simples para algumas vias, como a Rua Luciano das Neves, em Vila Velha. "Restringir o estacionamento nessa via, nos horários de pico, associado ao semáforo com tempos diferenciados melhoraria consideravelmente o tráfego no local", assinalou.

Ferraz acredita, contudo, que a qualidade do trânsito tem que ser uma prioridade do poder público. "As prefeituras deveriam adotar uma visão preventiva. A exigência do Relatório de Impacto Urbano (RIU) para liberar a construção de grandes empreendimentos, estudando os efeitos no entorno da obra, é fundamental para preservar a cidade", concluiu.