

MUDANÇA DE FOCO PARA OS ESPECIALISTAS, O ÚNICO CAMINHO PARA MELHORAR A FLUIDEZ NAS VIAS É PRIVILEGIAR O TRANSPORTE COLETIVO

Obras não vão conseguir acabar com os congestionamentos

As intervenções no trânsito já nascem defasadas, sem acompanhar o aumento da frota

CIDA ALVES

cidaalves@redgazeta.com.br
Se você é motorista e acredita que as obras espalhadas pela cidade são um purgatório necessário para chegar ao paraíso, onde o trânsito flui sem engarrafamentos, aí vai a má notícia: especialistas apontam que, por maiores que sejam as intervenções, elas não vão conseguir acompanhar o ritmo de crescimento da frota na Região Metropolitana. A única salvação é o transporte coletivo.
"Mesmo que houvesse toda a agilidade possível nas obras, o descompasso entre o espaço criado e o crescimento do número de carros faz a saturação se estabelecer", afirma Roberto Simões, especialista em Políticas Públicas e professor da Ufes.

As grandes obras de duplicação e melhorias nas vias oferecem apenas um alívio momentâneo. Em pouco tempo, os congestionamentos vão voltar. Um exemplo é a Terceira Ponte. Quando foi inaugurada, passavam por ali diariamente 12 mil veículos. Hoje, são 60 mil - e em 80%

deles há só uma pessoa.

A média, na Grande Vitória, é de 1,4 passageiro por carro, enquanto que um ônibus leva até 70 passageiros. Além disso, a frota do Estado ganhou mais 72 mil veículos em um ano, segundo o Detran. A maioria deles, na Grande Vitória. A frota cresceu quase 9% de 2005 para 2006. Os carros são maioria, com mais de 470 mil veículos.

DESAFIO. O principal desafio é fazer as pessoas deixarem o carro na garagem. O diagnóstico preliminar do Plano de Mobilidade Urbana de Vitória apontou que houve queda do número de passageiros nos coletivos, enquanto que os congestionamentos estão cada vez maiores.

"A maioria das cidades não trata o transporte coletivo com prioridade", comentou o engenheiro e especialista em Transporte Fábio Muniz de Freitas. Ele defende a criação de faixas exclusivas para ônibus, o que daria mais rapidez ao transporte coletivo. "De que adianta uma boa oferta, se o ônibus fica parado no tráfego?"

Conforto, pontualidade e agilidade são apontadas como qualidades que os ônibus precisam alcançar para competir com os carros. Para o doutor em Transporte e Trânsito Rodrigo Rosa, o problema do sistema é ser apenas rodoviário. "Poderia haver integração com outra modalidade de transporte, como o hidroviário".



PROBLEMAS. Lotação, lentidão e falta de pontualidade estão entre os problemas que afastam os usuários. FOTO: CARLOS ALBERTO DA SILVA/ARQUIVO

Demora em sair do papel

Projetos acabam ficando velhos, devido à lentidão na construção das grandes obras

As obras de melhorias viárias na Grande Vitória demoram tanto para sair do papel que, quando começam a serem feitas, já estão defasadas em relação ao desenvolvimento das cidades.

A Terceira Ponte, por exemplo, demorou 11 anos para ser concluída e passou por quatro governos. Hoje, com suas duas faixas em cada sentido, já quase não suporta o volume de tráfego, especialmente nos horários de pico. Na época da inauguração, a projeção era de 12 mil veículos por dia. Hoje são 60 mil veículos passando pela ponte diariamente.

Para o especialista em Políticas Públicas Roberto Si-

mões, a viabilização de financiamentos é o primeiro obstáculo para a realização das obras, pois as exigências na elaboração dos projetos estão cada vez maiores. Os processos de licitação são demorados e precisam ser obtidos licenciamentos de impacto ambiental e urbano.

Simões ressalta, porém, que mesmo que os processos fossem agilizados, os governos não conseguem mais acompanhar o crescimento.

OS NÚMEROS

R\$ 240
milhões

É o valor que será investido no Transcol III em cinco anos. A média é de R\$ 48 milhões por ano. Estão incluídos no projeto a construção de quatro novos terminais de integração e intervenções em

Solução pelo mar

maísta em Políticas Públicas e professor da Ufes.

As grandes obras de duplicação e melhorias nas vias oferecem apenas um alívio momentâneo. Em pouco tempo, os congestionamentos vão voltar. Um exemplo é a Terceira Ponte. Quando foi inaugurada, passavam por ali diariamente 12 mil veículos. Hoje, são 60 mil – e em 80%

ca parado no tráfego?”. Conforto, pontualidade e agilidade são apontadas como qualidades que os ônibus precisam alcançar para competir com os carros. Para o doutor em Transporte e Trânsito Rodrigo Rosa, o problema do sistema é ser apenas rodoviário. “Poderia haver integração com outra modalidade de transporte, como o hidroviário”.

Solução pelo mar

Mesmo com o problema cada vez mais constante dos engarrafamentos, o governo estadual descarta completamente a possibilidade de reativar o transporte aquaviário.

O gerente de Planejamento da Região Metropolitana da Secretaria Estadual de Planejamento, Luiz Otávio, diz que foram feitos dois estudos entre 1998 e 2001 comprovando a inviabilidade econômica do aquaviário.

“Diferente da época em que o aquaviário funcionava, hoje os principais destinos não estão nas margens, o que obrigaria o usuário a pegar mais um transporte, deixando a viagem mais longa”. Otávio disse que, quan-

do o aquaviário foi desativado, a receita não cobria mais de 30% dos custos de operação.

Para o doutor em Trânsito Rodrigo Rosa, o transporte aquaviário foi implementado da forma errada no passado, com lanchas pequenas e sem integração com o Transcol. “O usuário vai preferir fazer parte da viagem numa lancha e sem engarrafamento, ou dentro de um ônibus lotado?”.

Ele afirma que os custos de operação não são tão altos e que se o transporte for oferecido com qualidade, a população vai aderir. “Numa época de preocupação com o meio ambiente, está se perdendo uma boa oportunidade”.

Projetos acabam ficando velhos, devido à lentidão na construção das grandes obras

As obras de melhorias viárias na Grande Vitória demoram tanto para sair do papel que, quando começam a serem feitas, já estão defasadas em relação ao desenvolvimento das cidades.

A Terceira Ponte, por exemplo, demorou 11 anos para ser concluída e passou por quatro governos. Hoje, com suas duas faixas em cada sentido, já quase não suporta o volume de tráfego, especialmente nos horários de pico. Na época da inauguração, a projeção era de 12 mil veículos por dia. Hoje são 60 mil veículos passando pela ponte diariamente.

Para o especialista em Políticas Públicas Roberto Si-

mões, a viabilização de financiamentos é o primeiro obstáculo para a realização das obras, pois as exigências na elaboração dos projetos estão cada vez maiores. Os processos de licitação são demorados e precisam ser obtidos licenciamentos de impacto ambiental e urbano.

Simões ressalta, porém, que mesmo que os processos fossem agilizados, os governos não conseguem mais acompanhar o crescimento.

Metrô: promessa sem prazo

Destaque na campanha do prefeito de Vitória, a construção do metrô ainda está em estudo

O metrô de superfície, uma das promessas de campanha da atual administração da Prefeitura de Vitória, ainda está sendo estudado como uma possível alternativa de transporte na Capital.

Segundo o diretor-presidente da Companhia de De-

senvolvimento de Vitória (CDV), Táurio Tassarolo, a proposta faz parte do Plano de Mobilidade Urbana de Vitória, estudo que deve ser concluído no final deste ano. “Nosso objetivo é chegar a alternativas de modalidades e operações de transporte coletivo que o torne mais eficiente, e discuti-las com a sociedade”.

Também está em fase de estudo pela Secretaria de Transportes e Infraestrutura Urbana do município, a

integração de tarifas. “Se implementado o sistema, o passageiro poderá pegar dois ônibus para um destino, num determinado período de tempo, pagando apenas uma passagem”, explicou o sub-secretário, Domingos Sávio Gava.

No momento a prefeitura analisa de qual maneira a proposta poderia ser colocada em prática sem afetar o retorno econômico para as empresas que prestam serviço de transporte na Capital.

R\$ 240 milhões

É o valor que será investido no Transcol III em cinco anos. A média é de R\$ 48 milhões por ano. Estão incluídos no projeto a construção de quatro novos terminais de integração e intervenções em 44 quilômetros de vias.

R\$ 86 milhões

É o investimento aplicado nas obras da Fernando Ferrari, Ponte da Passagem e Ponte de Camburi, num período total de 2 anos e nove meses de intervenções. A média é de R\$ 43 milhões ao ano. O objetivo das obras é melhorar o trânsito.

5 passos para a qualidade

Especialistas e usuários elegem os 5 principais atributos que o transporte coletivo deve ter para que a população deixe o carro em casa. Confira

1 - Conforto

Nos horários de pico – entre 5h30 e 8h, e 16 e 19h – a lotação dos coletivos compromete o conforto, a segurança e a qualidade da viagem para os usuários. A diretora-presidente da Ceturb, Denise Cadete, diz que a superlotação é causada pelo acúmulo de passageiros nos pontos, devido aos atrasos dos coletivos que ficam presos nos engarrafamentos.

O que está sendo feito

“Estamos criando novas linhas, como a 540, que liga Campo Grande a Carapina sem passar pelo Centro de Vitória”, diz Denise Cadete. O Transcol III, que prevê a criação de quatro novos terminais e 44 km de vias, vai melhorar o conforto e a rapidez do transporte, garantiu. “A operação dos Terminais de São Torquato e Jardim América, em 2008, resultará em 84 ônibus a menos, por hora, no Centro de Vitória”.

2 - Agilidade

A velocidade média dos coletivos nas principais vias da Grande Vitória é de 15 km/h, menos que a velocidade de um ciclista – 20 km/h. Nos horários de pico, o ritmo é menor ainda, com uma velocidade média de 9 km/h. Além de causar a lotação, os congestionamentos também são responsáveis pela lentidão dos coletivos, segundo Denise Cadete. Os custos aumentam, porque é preciso colocar mais ônibus para cumprir a mesma programação.

O que está sendo feito

O governo do Estado estuda a adoção de uma faixa exclusiva para os coletivos, separada das demais por uma canaleta. Porém ainda não há previsão de implementação da medida. A utilização das canaletas na Fernando Ferrari diminuiria em 7 minutos o tempo de viagem

3 - Pontualidade

Na maioria das vezes os horários não são cumpridos e dificilmente é possível calcular o horário que o ônibus vai passar nos pontos de bairro. “Temos um problema grave para cumprir os horários”, reconhece Denise Cadete. O problema, mais uma vez, estaria no trânsito engarrafado da cidade

O que está sendo feito

Segundo a diretora da Ceturb, estão sendo feitas pesquisas para a reprogramação das linhas e ampliação da frota com o objetivo de cumprir os horários de viagem e atender à demanda. O tempo de espera varia entre 4 e 15 minutos nos horários de pico, segundo a Ceturb

4 - Informação

As informações sobre os horários em que os coletivos saem dos pontos finais ou terminais não são suficientes. Também deveria haver mais informações sobre os itinerários.

O que está sendo feito

A Ceturb está com uma comissão para estudar os recursos tecnológicos que podem ser adotados para melhorar a comunicação com os usuários.

Entre eles está um programa que informa ao passageiro a que horas o ônibus vai passar em determinado ponto. “Mas se trata de um custo alto que não resolveria o problema principal, que são as condições do trânsito”, comentou Denise.

5 - Integração

A integração entre municípios e estado no gerenciamento e operação do transporte coletivo é apontada como uma necessidade na melhoria do serviço. Mas essa tendência ainda não saiu do papel no Estado. Otimização das frota e redução dos custos são algumas das vantagens apontadas pela própria Ceturb com a integração do serviço com os municípios.

O que está sendo feito

A diretora-presidente afirma que a implementação da medida depende das prefeituras.

