

Dia-a-dia

AJ17161



Aulas para a vida. Cerca de 6 mil alunos que estudam a partir do 6º ano (5ª série) de 17 escolas de ensino fundamental da Serra vão ter aulas de empreendedorismo. **■ PÁG. 7**

Exagero. Há 944 locais para embarque e desembarque em cerca de 350 quilômetros de vias

Pontos de ônibus demais comprometem o trânsito

Andar de carro ou de ônibus, em Vitória, significa enfrentar, em média, um ponto a cada 370 metros

PRISCILLA THOMPSON
ppessini@redgazeta.com.br

■ Mais do que simples local para embarque e desembarque de passageiros, os pontos de ônibus podem se tornar verdadeiros entraves ao tráfego nas grandes cidades.

Andar de carro ou de ônibus, em Vitória, significa enfrentar, em média, um ponto a cada 370 metros. São 944 distribuídos em cerca de 350 quilômetros de vias, sendo que a própria prefeitura da Capital estabelece que a distância ideal entre eles deve ser de 500 a 600 metros.

Responsáveis por diminuir o fluxo de veículos até pela metade e por causar cerca de 30% dos congestionamentos, as paradas de ônibus chegam a obstruir faixas inteiras de vias que não contam com baias específicas para os coletivos.

A presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Metropolitano da Grande Vitória (GV-Bus), Simone Chieppe, defende que, em situações com essa, as distâncias entre os pontos devem ser de, no mínimo, 400 metros.

“No entanto em alguns trechos de Vitória é possível encontrar um ponto a cada 200 metros. Até mesmo nas avenidas de grande mo-



RESTRIÇÃO. Paradas de ônibus chegam a obstruir faixas inteiras de vias que não contam com baias específicas para os coletivos

mento, deixando de lado a prioridade da via, que é o fluxo de veículos”, diz.

MÁ LOCALIZAÇÃO

Além da quantidade, a má localização dos pontos também interfere no trajeto dos motoristas, explica o doutor em Transportes e professor do Instituto Fe-

cionado logo após o estreitamento de uma pista, por exemplo, é sinal de engarrafamento na certa, porque o carro acaba tendo que parar atrás do coletivo para poder prosseguir”, explica.

Apesar de o número de pontos de ônibus em Vitória impedir que a distância entre eles esteja dentro do

Damasceno, afirma que a quantidade existente é satisfatória e que nenhum ponto deve ser retirado.

Segundo Damasceno, os critérios para a instalação dos pontos em Vitória levam em conta questões como a demanda de pedestres e a característica da região. “Também é importante

Paradas dos coletivos

Como é a realidade atual em Vitória, como poderia ser e as mudanças já previstas

■ PONTOS

Vitória possui 944 pontos de ônibus em 350 quilômetros de vias - um a cada 370 metros. A prefeitura considera que a distância ideal é 500 ou 600 metros

■ IMPACTO

Em locais onde não há baias para ônibus, o transtorno causado pelas paradas dos coletivos pode diminuir a capacidade do fluxo de veículos pela metade

■ DISTÂNCIA

A distância entre os pontos chega a cerca de 200 metros em trechos da Avenida Fernando Ferrari (próximo à passarela), da Avenida Reta da Penha (entre os shoppings Boulevard da Praia e o Centro da Praia), da Avenida Vitória (entre o Ifes - ex-Cefetes - e a Praça de Jucutuquara) e do Centro (próximo à Praça Oito)

■ SEPARADOS

São considerados pontos de ônibus, em Vitória, os locais de paradas tanto para ônibus municipais quanto Transcol. Segundo a prefeitura, locais onde há um ponto municipal seguido de um Transcol (com distâncias de cerca de 30 metros entre eles) são considerados um ponto apenas

No meio do caminho

30% dos
engarrafamentos

Esse é o percentual de congestionamentos causados pelo embarque e desembarque constante de passageiros nos

to das Empresas de Transporte Metropolitano da Grande Vitória (GV-Bus), Simone Chieppe, defende que, em situações com essa, as distâncias entre os pontos devem ser de, no mínimo, 400 metros.

“No entanto em alguns trechos de Vitória é possível encontrar um ponto a cada 200 metros. Até mesmo nas avenidas de grande movimento, como a Reta da Penha e a Fernando Ferrari, os ônibus têm de parar a todo

momento, deixando de lado a prioridade da via, que é o fluxo de veículos”, diz.

MÁ LOCALIZAÇÃO

Além da quantidade, a má localização dos pontos também interfere no trajeto dos motoristas, explica o doutor em Transportes e professor do Instituto Federal de Ensino (Ifes) Rodrigo Rosa.

“Um ponto de ônibus posi-

cionado logo após o estreitamento de uma pista, por exemplo, é sinal de engarrafamento na certa, porque o carro acaba tendo que parar atrás do coletivo para poder prosseguir”, explica.

Apesar de o número de pontos de ônibus em Vitória impedir que a distância entre eles esteja dentro do padrão considerado ideal pela prefeitura, o secretário de Transportes, Fábio

Damasceno, afirma que a quantidade existente é satisfatória e que nenhum ponto deve ser retirado.

Segundo Damasceno, os critérios para a instalação dos pontos em Vitória levam em conta questões como a demanda de pedestres e a característica da região. “Também é importante considerar se há escolas, hospitais ou shoppings próximos”, diz

No meio do caminho

30% dos engarrafamentos

Esse é o percentual de congestionamentos causados pelo embarque e desembarque constante de passageiros nos coletivos, nas grandes cidades, segundo especialistas.

Vitória: pontos terão 120 novos abrigos até julho

■ Até julho, a Prefeitura de Vitória vai abrir licitação para realizar a instalação de 120 novos abrigos nos pontos de ônibus da cidade. Atualmente, 34% dos 944 pontos existentes na Capital contam com abrigos metálicos, de concreto ou estão sob marquises. Segundo o secretário de Trans-

portes de Vitória, Fábio Damasceno, o objetivo é ter, até o final do ano, 50% dos pontos com abrigos. “Cerca de 430 desses pontos não oferecem condições, hoje, para a instalação dos abrigos, porque estão em calçadas com menos de dois metros de largura”, explica. Para que os abrigos sejam instalados nestes locais, é necessário que seja feita uma readequação das calçadas e da estrutura desses locais.

Pontos do Transcol e municipal separados

Objetivo é dividir o fluxo de passageiros e evitar a formação de filas pelos coletivos

■ Até o final deste ano, os pontos de ônibus localizados em frente ao Shopping Vitória e à Assembleia Legislativa, na Avenida Américo Buaiz, Enseada do Suá, serão desmembrados para atender, separadamente, aos ônibus municipais e do sistema Transcol.

O objetivo, segundo o secretário de Transportes de Vitória, Fábio Damasceno, não é aumentar o número de pontos de ônibus, mas dividir o fluxo de passageiros, evitando a formação de filas pelos coletivos nas vias.

“Além de incluir a cons-

trução de baias e o desmembramento dos pontos em novos projetos viários da Capital, vamos começar a adaptar os pontos já existentes, dentro do possível”, diz. Damasceno explica, ainda, que a alteração só pode ser feita em locais que ofereçam espaço para ampliar as calçadas.

Outro local que deverá receber baia exclusiva para ônibus e ser desmembrado é o ponto que será instalado em frente à futura sede da Petrobras, localizada na Avenida Nossa Senhora da Penha.

Já na Avenida César Hilal, o ponto próximo ao Largo das Compras deverá ser ampliado para receber baia exclusiva, assim como outros pontos na Avenida Leitão da Silva - ainda sem prazo para execução das obras.

Sinais sem sincronia, carros em excesso, muitas obras...

Um conjunto de fatores faz com que seja um desafio transitar pelas ruas de Vitória

■ Não só de excesso de pontos de ônibus vive o caótico trânsito de Vitória. A falta de sincronia nos semáforos, o excesso de obras na cidade, a quantidade de veículos circulando nas vias e o mau uso do trânsito pelos próprios motoristas transformam a rotina da população em um verdadeiro desafio sobre rodas.

Desde o final do ano passado, os sinais da Avenida Dante Michelini, na orla da praia de Camburi, por exemplo, não funcionam dentro da onda verde. Por causa disso, motoristas que trafegam pelo local têm que parar, todas as vezes, em pelo menos um semáforo. Com exceção da Avenida Leitão da Silva, nenhuma outra via de Vitória conta com o sistema, atualmente.

ERROS

Além disso, a frota de veículos da Capital representa menos da metade do total de carros que circula diariamente pela cidade, segundo a prefeitura de Vitória. Para piorar, os próprios motoristas dificultam o tráfego, estacionando em locais proibidos, em fila dupla, fechan-



RETARDO. Maioria das vias da Capital não conta com “onda verde”

do cruzamentos e desrespeitando a sinalização.

Para o doutor em Transportes Rodrigo Rosa, a solução para o trânsito está na criação de alternativas para as vias existentes e no investimento em transporte público.

“É preciso que as pessoas sejam motivadas a utilizar o transporte coletivo, seja ele ônibus ou metrô. Essa é uma mudança difícil de ser implementada, que leva tempo, mas que soluciona boa parte dos problemas atuais”, diz.

São considerados pontos de ônibus, em Vitória, os locais de paradas tanto para ônibus municipais quanto Transcol. Segundo a prefeitura, locais onde há um ponto municipal seguido de um Transcol (com distâncias de cerca de 30 metros entre eles) são considerados um ponto apenas

■ BAIAS

A Prefeitura de Vitória pretende continuar instalando baias nos pontos de ônibus da cidade. A medida ajuda a desobstruir a faixa de tráfego de veículos. Os próximos pontos a receber as baias são o do Largo das Compras, na Avenida César Hilal, e alguns nas avenidas Leitão da Silva e Reta da Penha

■ ALTERAÇÕES

Os pontos em frente ao Shopping Vitória e Assembleia Legislativa, na Avenida Américo Buaiz, e em frente à futura sede da Petrobras, na Reta da Penha, serão desmembrados, passando a atender, separadamente, aos coletivos municipais e ao sistema Transcol, com baias separadas

■ CRITÉRIOS

Os critérios para instalação de pontos de ônibus na Capital são: demanda de passageiros, características da região (se centro comercial ou residencial, por exemplo) e a existência de hospitais, escolas, shoppings e outros estabelecimentos importantes próximos

■ ENTRAVES

Além da quantidade de pontos de ônibus, o trânsito de Vitória sofre influência direta do excesso de semáforos, de excesso de obras nas vias, da falta de sincronia dos sinais, do excesso de veículos nas ruas, do mau uso do tráfego por parte dos motoristas e da falta de faixas exclusivas para o transporte coletivo