

Encontros. Mobilidade urbana foi o tema da última palestra da série Encontros A GAZETA

Sem intervenção, trânsito da Grande Vitória pára em 2017

A previsão é de que a Região Metropolitana supere a marca de 1 milhão de carros nessa data

ELISANGELA BELLO
ebello@redgazeta.com.br

■ ■ Está cansado de gastar boa parte do seu dia dentro do carro, preso em algum congestionamento na Grande Vitória? Pois saiba que isso tem data para piorar: 2017. É que se nenhuma intervenção de porte for feita no trânsito da região metropolitana e se as pessoas também não utilizarem mais o transporte coletivo até lá, nessa data já vai ser impossível ir e vir por essas bandas. A Grande Vitória vai superar a marca de um milhão de carros.

Essa é a previsão de frota que deve circular na Região Metropolitana feita pelo Departamento Estadual de Trânsito, um crescimento de 120%. Os dados foram apontados pelo engenheiro civil Willian Alberto de Aquino Pereira, fundador e diretor regional da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), último palestrante da série Encontros A GAZETA, que teve como tema a mobilidade urbana nas regiões metropolitanas.

SEM INVESTIMENTO

Enquanto de um lado a frota não pára de crescer (8,2% ao ano), do outro, as cidades, segundo o especialista, não estão investindo o

Exclusividade

Visando a garantir maior fluidez no trânsito, o governo quer implantar corredores exclusivos para ônibus nas principais vias da Grande Vitória. A implantação da medida ainda depende da conclusão de um estudo técnico. Veja quais são as áreas previstas:

Corredor 1

Central (12,83 Km)
Avenida Vitória/Avenida Cesar Hilal/Reta da Penha/Fernando Ferrari/BR 101 do trecho final do Aeroporto de Vitória até o Apart Hospital, na Serra

Corredor 2

Beira-Mar (15 Km)
Avenida Beira-Mar/Avenida Nossa Senhora dos Navegantes/Avenida Dante Michelini/Norte-Sul (trecho da Dante Michelini até a interseção com a Rua José Ratto)

Corredor 3

Área Central (2,94 Km)
Do Forte de São João até as pontes Florentino Avidos e do Príncipe

Corredor 4

Norte-Sul (4,41 Km)

Corredor 5

Terminal de Laranjeiras/ Terminal de Jacaraípe (8,90 Km)

Corredor 6

BR-101 (5,02 Km)

Corredor 7

BR-262 (5,34 Km)

Corredor 8

Campo Grande

Corredor 9

Rodovia José Sette (1,36 Km)

Corredor 10

FCA (11,50 Km)
Da linha da estrada de ferro FCA -CVRD, no trecho da estação do bairro Universal até o Terminal de São Torquato

Corredor 11

Leste-Oeste (8,31 Km)
Corredores Centro-Sul e Leste-Oeste

Corredor 12

Rodovia Carlos Lindenberg (10,17 Km)

Corredor 13

Centro-Vila Velha (3,02 Km)

Corredor 14

Coqueiral (6,08 Km)

Corredor 15

Avenida Champagnat (1,10 Km)

Corredor 16

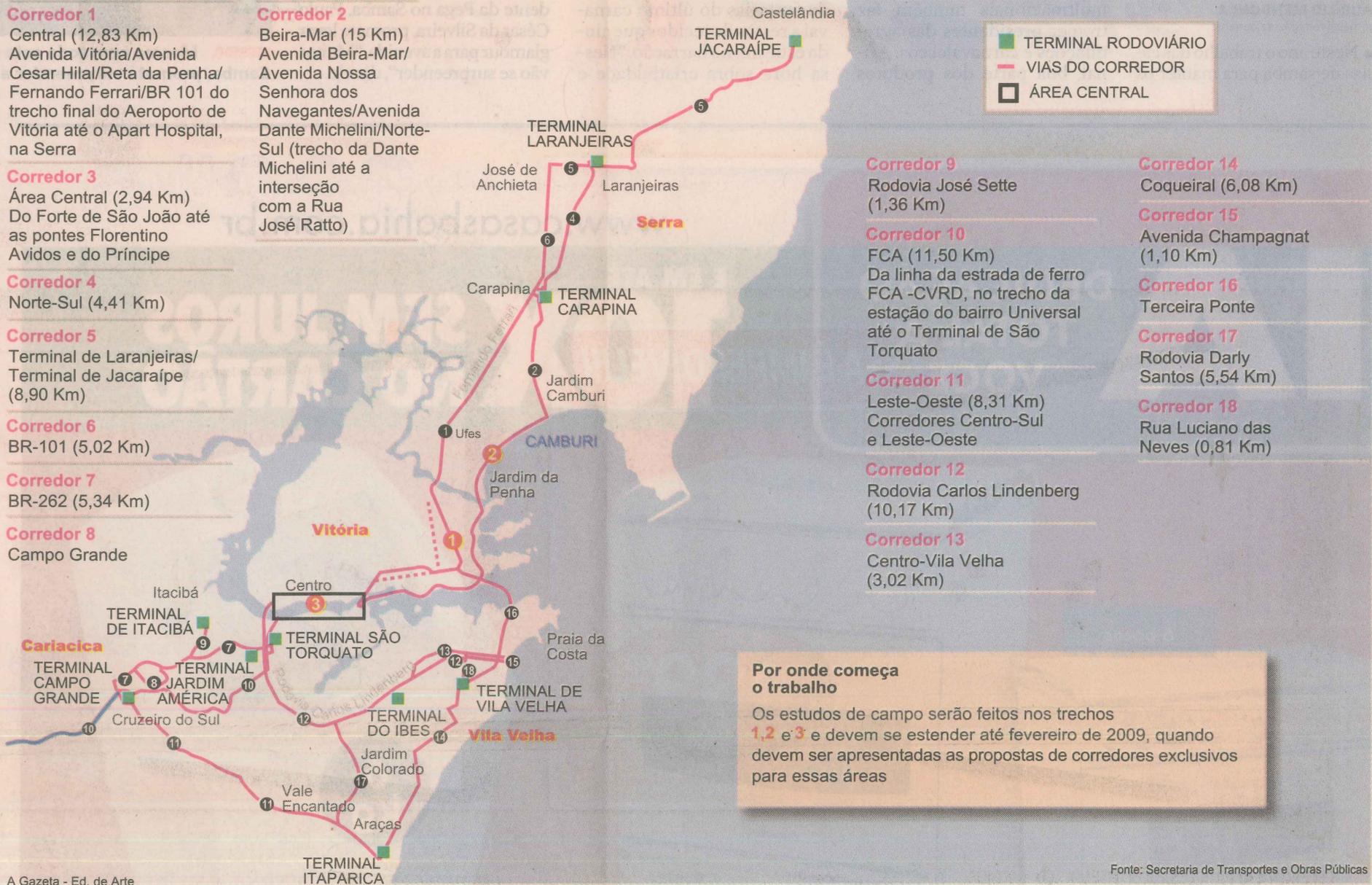
Terceira Ponte

Corredor 17

Rodovia Darly Santos (5,54 Km)

Corredor 18

Rua Luciano das Neves (0,81 Km)



Por onde começa o trabalho
Os estudos de campo serão feitos nos trechos 1, 2 e 3 e devem se estender até fevereiro de 2009, quando devem ser apresentadas as propostas de corredores exclusivos para essas áreas

quanto deveriam no transporte público. O resultado é uma série de problemas decorrentes da dificuldade de ir e vir nas cidades.

“Há perda de produtividade, porque a pessoa demora para chegar ao trabalho e para chegar em casa. Aumenta o risco de acidentes, aumenta o tempo de exposição das pessoas ao risco de assaltos, e o acesso a hospitais e unidades de saúde também é dificultado”, explicou o especialista que participou da elaboração do plano de mobilidade urbana de Vitória, realizado no ano passado.

Entre outros pontos, o estudo mostrou, segundo Aquino, que cada carro que trafega em Vitória leva, em média, 1,5 pessoa, situação que se repete em várias outras cidades brasileiras. Levando em consideração a solidão do motorista, ele lembra que com a capacidade de um ônibus, seria possível transportar os passageiros de 50 veículos e ocupar muito menos espaço nas vias.

Ônibus ou metrô? Solução é escolher, diz especialista

Corredores para ônibus ou metrô de superfície devem ser analisados para depois se optar por um

■ “Não existe nada perfeito. O que tem que ser feito é, quando terminar o estudo de corredores, pegar também o do VLT, sentar na mesa com os dois projetos e ver qual a melhor rede”. A receita do diretor regional da ANTP, Willian Aquino é para uma escolha tranquila da melhor solução para o trânsito na Grande Vitória. Com ou sem polêmica, ele aponta que, num determinado momento, governo do Estado e as

prefeituras terão que priorizar um projeto: corredores para ônibus ou metrô de superfície.

“Talvez os projetos possam acontecer na sequência. Pode ser que comece com corredores e termine com metrô. Pode-se montar uma mesma lógica. O que governo e prefeitura têm que avaliar é: temos dinheiro para tudo? O que é melhor a fazer?”

Aquino foi contratado no mês passado para elaborar o estudo de implantação dos corredores exclusivos para ônibus na Região Metropolitana da Grande Vitória. A primeira parte do projeto, que custou 5,5 milhões, deve ser

entregue no início do ano que vem, para faixas exclusivas ao longo de 108 km.

Do outro lado, a Prefeitura de Vitória defende que o metrô de superfície não é solução de longo prazo e que também não há impedimento quanto ao projeto por causa do custo elevado. “Não é sistema de longo prazo. Discordo. Não sou dono de ônibus, nem de metrô, nem sou contra aquaviário. Não há embate entre os modais. O que não podemos é ficar aterrorizados pelo fato de fazermos uma linhazinha de bonde urbano”, afirma o secretário Especial de Mobilidade Urbana da prefeitura, Taurio Tessarolo.

10 sugestões

1. Manter um transporte coletivo integrado e melhorar sua qualidade a cada dia
2. Manter as velocidades de deslocamento e melhorar a velocidade do transporte público urbano
3. Aumentar a superfície e a qualidade da rede viária que é dedicada aos pedestres
4. Potencializar áreas para estacionamento e melhorar sua qualidade
5. Melhorar a informação e comunicação aos usuários da via pública
6. Elaborar uma regulamentação adequada à mobilidade da cidade
7. Aumentar a segurança viária e o respeito entre os usuários dos diferentes modos de transporte
8. Promover o uso de combustíveis menos poluentes e o controle da poluição – inclusive sonora – causados pelo tráfego
9. Incentivar uso da bicicleta como modo habitual de transporte
10. Promover uma distribuição urbana ágil e ordenada de mercadorias

Opiniões

“Ao longo de 35 anos de trabalho, a pessoa vai passar três e meio presa sobre rodas”

WILLIAN A. DE AQUINO

PEREIRA CONSULTOR, ESTIMANDO O TEMPO PERDIDO NO TRÂNSITO, CONSIDERANDO QUE A PESSOA DEMORE 1,5H PARA IR E VOLTAR DO TRABALHO

“Naturalmente, onde passa o VLT não passa o ônibus. É assim que acontece em várias cidades do mundo”

TAURIO TESSAROLO

SECRETÁRIO ESPECIAL DE MOBILIDADE URBANA DA PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA

“Os corredores são solução mais rápida, mais barata e mais viável. O metrô é importante, mas para o futuro”

SIMONE CHIEPPE

PRESIDENTE DO SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE METROPOLITANO DA GRANDE VITÓRIA (GVBUS)

Custo é de R\$ 1 bilhão

O metrô teria que ser financiado em 25 anos e transportaria 400 pessoas por viagem

■ A implementação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), o chamado metrô de superfície, custaria, segundo a prefeitura de Vitória, quase R\$ 1 bilhão, a serem obtidos através da união de prefeituras, governos federal e

estadual, além da iniciativa privada. O projeto inicial prevê a existência de dois traçados: um ligando Jardim América, em Cariacica, ao Terminal de Laranjeiras, na Serra; e outro, ligando esse terminal ao de Vila Velha. Cerca de 37 estações seriam construídas, sendo quatro subterrâneas. A capacidade seria para 400 passageiros por viagem.

Para se pagar, o metrô teria que ser financiado em 25 anos, e não há previsão de sua conclu-

são. “O tempo não difere de nenhuma obra rodoviária, e demonstramos sua viabilidade técnica e econômica”, afirmou o secretário especial de Mobilidade Urbana, Taurio Tessarolo.

COMENTE NA WEB

Na sua opinião, qual a solução para o trânsito de Vitória? www.gazetaonline.com.br/forum