

Transporte urbano - urban - r. rose
1120470

Cidades

FALE COM A EDITORA GIOVANA RANGEL E MAIL: cidades@tribuna.com.br

Especialistas condenam corredor

Para engenheiros, as avenidas da Grande Vitória são muito estreitas, e a implantação do BRT deve piorar o trânsito

Lúcia Torre
Especialistas em transportes e trânsito acreditam que a implantação do Bus Rapid Transit (BRT) - sistema que prevê faixas exclusivas de ônibus na Grande Vitória - não é viável para a região. Para eles, as avenidas de Vitória são estreitas e, como só duas pistas ficarão livres para os carros, o trânsito deve piorar.

Especialistas acreditam no Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e na reativação do aquaviário. O primeiro, inclusive, voltou a ser defendido pelo prefeito João Coserê. Segundo o prefeito, o VLT, conhecido como "metrô de superfície", seria melhor para Vitória que o BRT. No entanto, ele ressaltou que como os corredores exclusivos de ônibus foram o projeto escolhido pelo governo do Estado, ele respeita a decisão.

Coser ainda afirmou que a velocidade do crescimento da Região Metropolitana ainda vai levar o VLT a ser rediscutido.

Para o professor de transportes da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes), Rodrigo Rosa, a

implantação do BRT vai piorar o tráfego de veículos nas vias que não forem exclusivas para ônibus.

"Vai apertar ainda mais as vias que já estão estranguladas, vai ter que aumentar tempo de semáforo e o trânsito vai virar o caos".

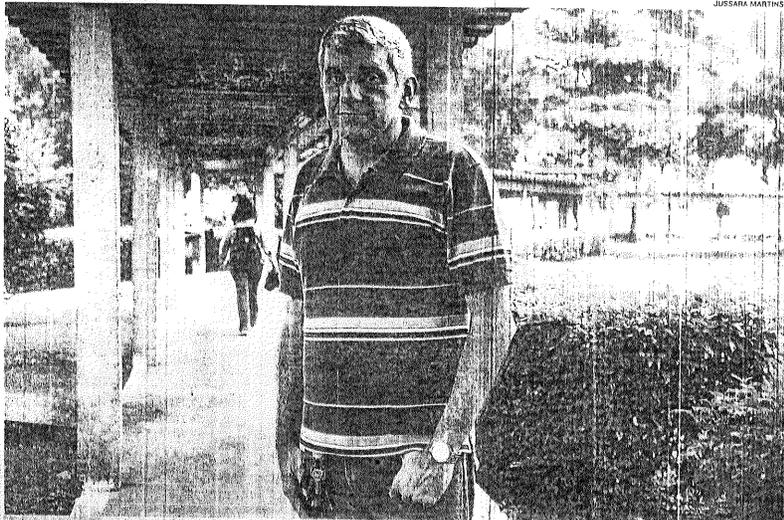
Rosa explicou que, para ele, o melhor sistema para a Grande Vitória integra trem, ônibus e aquaviário. "Em uma cidade sustentável, teríamos um sistema de trem que sairia de Vila Velha e viria para Cariacica, via corredor Leste-Oeste, dali indo para a Serra via Rodovia do Contorno. Vitória seria abastecida por lanchas do aquaviário e por pequenos ônibus para fazer o trajeto interno. Tudo pagando uma passagem só".

O engenheiro civil e professor de Transportes e Infraestrutura, João Renato Prandina, explicou que, do ponto de vista ambiental, o BRT é atrasado.

"Ele polui a paisagem urbana, com estações elevadas que dividem a cidade e usa combustível fóssil no transporte. O ideal seria o VLT, que demanda menor espaço de implantação e é elétrico. Não é tão mais caro e tem capacidade de transportar mais pessoas".

O espaço é um problema para o BRT na capital, segundo o economista e ex-diretor de planejamento da Ceturb, Taurio Tassarolo.

"O BRT é um sistema importante, mas pouco adequado para áreas urbanas consolidadas e com vias estreitas, pois ocupa muito espaço e é de baixa capacidade".



O PROFESSOR DE TRANSPORTES RODRIGO ROSA diz que será necessário aumentar o tempo dos semáforos

O BRT EM OUTROS ESTADOS

No Rio, novo sistema já tem problemas

Curitiba

> O BRT JÁ EXISTE desde a década de 1990 e foi criado na cidade, mas divide opiniões.

> ALGUNS acreditam que as faixas organizam o trânsito, mas a falta de investimentos é alvo constante de críticas.

Rio de Janeiro

> INAUGURADO há cerca de 20 dias, o BRT Transporte já teve um atropelamento e um acidente com moto.
> PARA O DOUTOR em Engenharia de Transportes e professor da Ibmec-RJ, Altair Ferreira Filho, o BRT criou uma carga de congestionamento

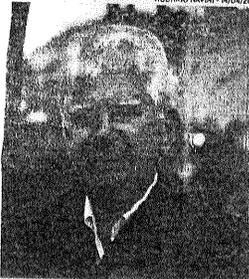
maior nas vias fora do corredor.

Recife

> IMPLANTADO no centro da Boa Viagem, a avenida Conde da Boa Vista BRT deixou para os outros corredores apenas uma faixa. Se um carro, o trânsito para.

O QUE ELES DIZEM

RODRIGO ROSA - UFE/2012



"Dentro de Vitória, não são todos os eixos viários que vão comportar o BRT, pois exige espaço"

Paulo Lindoso, presidente do Ibetran

LÚCIA TORRE/AM - 28/06/2012



"O VLT não é tão mais caro, tem capacidade de transporte maior e integra pedestres, ciclovias e trem"

João Renato Prandina, engenheiro civil



"Em cidades como Vitória, com pouco espaço entre as ruas, estão sendo feitos investimentos em transporte com maior capacidade e mais sustentável"

Taurio Tassarolo, economista

Governo diz que é a melhor opção

O governo do Estado, através da assessoria de imprensa da Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas (Setop), informou que o projeto do BRT é o mais adequado para a Grande Vitória e que os custos de implantação e operação do BRT são até três vezes menor do que outros modelos.

A Setop também informou que o projeto do BRT foi analisado por técnicos do BNDES e do Ministério das Cidades e considerado pelas instituições o modelo ideal de transporte público para atender às

características e demandas da Grande Vitória.

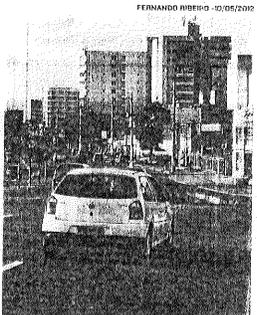
Ainda de acordo com a Setop, os corredores exclusivos de ônibus vão ter capacidade de transportar até 25 mil passageiros por hora em cada sentido. Os corredores vão passar por vias como Fernando Ferrari, em Vitória, e avenida Carlos Lindenberg, em Vila Velha.

Ontem, o governo do Estado começou a sinalizar interesse em desapropriar terrenos para implantar os corredores exclusivos.

Uma área de Vila Velha, na região da saída da alça da Terceira Ponte, foi declarada de utilidade pública para fins de desapropriação e vai fazer parte da implantação dos projetos do Programa de Mobilidade Metropolitana.

O terreno está inserido no trajeto da futura avenida Perimetral, uma via que vai servir de continuidade da alça da Terceira Ponte, em uma terceira etapa da implantação do BRT, com previsão de iniciar a elaboração do projeto executivo no início do ano que vem.

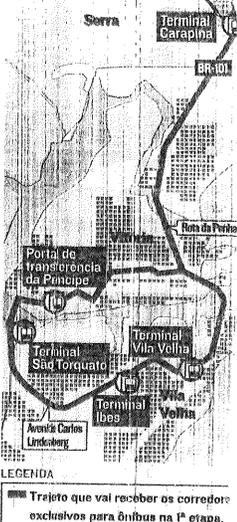
A declaração de utilidade pública, de acordo com a secretaria, tem como objetivo garantir a desapropriação das áreas para dar agilidade nas obras.



AVENIDA Fernando Ferrari: BRT

O corredor

Sistema vai interligar dez terminais da Grande Vitória



LEGENDA

Trejo que vai receber os corredores exclusivos para ônibus na 1ª etapa.